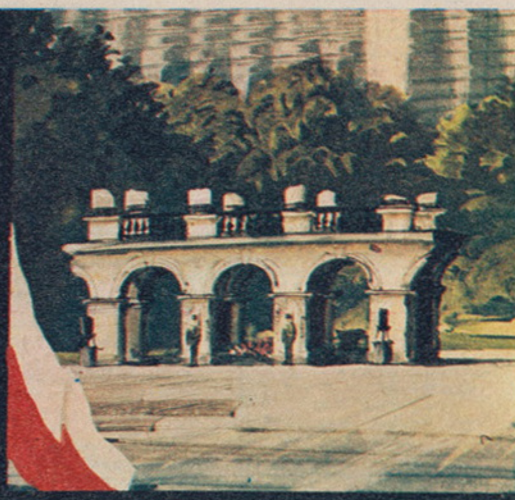
TYGODNIK • 18.01.1976

CENA 3 ZŁ

3
1280

SKRZYDLATA POLSKA







Z LOTU

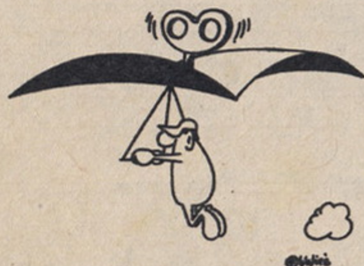


LOTY SPECJALNE DO INDII

Dwa specjalne samoloty polskie przewiozły do Indii polski sprzęt ratunkowy oraz polskich specjalistów górniczych. Pierwszy samolot, który wystartował z Krakowa, dotarł 1 stycznia 1976 r. o 4.00 rano do Kalkuty, a kilka godzin później wylądował na lotnisku w Panagarze, odległym o 120 km od kopalni Chasnali. Wydarzył się w niej tragiczny wypadek odcięcia od świata 372 górników.

TATRZAŃSKIE POGOTOWIE LOTNICZE

W trzeciej dekadzie grudnia 1975 r. odleciał z krakowskiego lotniska do Zakopanego śmigłowiec Mi-2 Zespołu Lotnictwa Sanitarnego. Podobnie jak w roku ubiegłym tak i przez cały sezon zimowy 1976 pełnić on będzie stały dyżur ratowniczy. Co pewien czas ekipy obsługujące śmigłowiec będą się wymieniać. Pierwszą ekipę dyżurną stanowią: pilot — Tadeusz Augustyniak, st. technik — Antoni Okręglicki, felczer — Zbigniew Kisłowski. Tatrzańskie Pogotowie Lotnicze wraz z Górskim Ochotniczym Pogotowiem Ratunkowym czuwać będą nad bezpieczeństwem turystów w Tatrach, Gorcach, Pieninach i Beskidach.



STO MILIONÓW ZŁOTYCH OSZCZĘDNOŚCI

Spośród różnych form pomocy Wojsk Lotniczych udzielanej gospodarce narodowej należy wymienić działalność dźwigowo-montażową przy użyciu śmigłowców. Ekipy Wojsk Lotniczych przeprowadziły dziesiątki śmiałych, a jednocześnie skomplikowanych operacji dźwigowo-montażowych. Do tej pory lotnicy wojskowi wykonali ok. 70 różnego rodzaju operacji, które przyniosły gospodarce narodowej łącznie 100 milionów oszczędności.

LĄDOWANIE ŚMIGŁOWCA SANITARNEGO W CENTRUM ŁODZI

Aby jak najszybciej dostarczyć ciężko chorą kobietę z niewydolnością serca z Warszawy do kliniki prof. Molla w Łodzi, zdecydowano (dla skrócenia czasu dojazdu z lotniska łódzkiego do kliniki) lądowanie w jej pobliżu. W tym celu warszawski śmigłowiec sanitarny pilotowany przez Wojciecha Knyża lądował na stadionie „Tęczy" dla zabrania dra Andrzeja Rotha z łódzkiego pogotowia ratunkowego, który okazał się dobrym przewodnikiem w powietrzu. Pokierował on pilotem w najbliższe sąsiedztwo kliniki. W tym miejscu wypada podkreślić, iż dr Roth jest skoczkiem spadochronowym i dobrze zna z powietrza Łódź. Transport chorej z Warszawy do kliniki łódzkiej w centrum miasta trwał ok. godziny.

KOLEJNY SUKCES ADELI DANKOWSKIEJ

Nasza znakomita szybowniczka **Adela Dankowska** do wielu sukcesów w 1975 r. dorzuciła jeszcze jeden — zwycięstwo w XXI Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Zgromadziła przy tym rekordową liczbę **47 319** pkt. Według nieoficjalnych danych, na następnych dwóch miejscach uplasowali się: **Janusz Centka** (Aeroklub Poznański) — **27 566** pkt. i **Henryk Muszczyński** (Aeroklub Ostrowski) — 24 788 pkt.

Informujemy też, że Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI) oficjalnie zatwierdziła trzeci, ustanowiony w 1975 r. rekord świata **Adeli Dankowskiej** (tym razem z pasażerką **Ireną Kostką**). Przypomnijmy, że nasze panie 12 sierpnia 1975 r. na dwumiejscowym szybowcu „Halny" przeleciały trasę trójkąta 100 km Leszno — Kotla — Wroniawy — Leszno z rekordową prędkością **104,1 km/h.**

Poprzednie dwa rekordy świata w 1975 r. Adela Dankowska ustanowiła na jednomiejscowym „Jantarze-1". Są to: prędkość — 73,627 km/h na trasie trójkąta 750 km oraz odległość — 769,4 km po trasie trójkątnej.

ZMIANY W KRAJOWEJ TARYFIE LOTNICZEJ

1 lutego br. wprowadzone zostają zmiany w taryfie krajowych linii lotniczych. Przestaje obowiązywać zniżka na loty powrotne oraz skasowane będzie zróżnicowanie taryfy zależnie od pory roku. Jednakże, dzięki utrzymaniu uprawnienia dyrektora LOTU do stosowania w uzasadnionych przypadkach okresowych zniżek na poszczególnych liniach, sięgających 30 proc. taryfy normalnej, dotychczasowy ogólny poziom taryf krajowych nie powinien ulec zasadniczym zmianom. LOT zastosował już zniżki sezonowe na okres zimy br.

W SKRÓCIE

● **Gdańsk** wzbogacił się w 1976 r. o miejski dworzec lotniczy. Zlokalizowano go w pawilonie obecnie wykorzystywanym przez sklep meblowy w centrum miasta. Po przebudowie, na 3 kondygnacjach pawilonu urządzone zostaną m.in. kasy LOTU, sale odpraw pasażerów, przechowalnie bagażu, placówki wymiany walut i pocztowe, bar kawowy, kwiaciarnia.

● **Wspólne** dzieło naukowców i konstruktorów Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych w Warszawie oraz Głównego Instytutu Górnictwa w Katowicach — Gazowy Agregat Gaśniczy (GAG) uznany został za jeden z dziesięciu najciekawszych wynalazków wojskowej techniki 1975 r. Jest to urządzenie do szybkiego gaszenia pożarów w kopalniach. Odznacza się ono m.in. wydajnością ok. tysiąca metrów sześciennych gazów na minutę.

● **W olsztyńskim** Planetarium Lotów Kosmicznych zorganizowano wystawę modeli statków kosmicznych. Obok modeli statków eksponowano oryginalne ubiory kosmonautów. Uwagę zwiedzających zwracają: makieta powierzchni Księżyca oraz kawałki gruntu księżycowego.

● **Dwaj** kadeci pierwszego rocznika Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych, Eugeniusz Peryt i Paweł Siemieniak, uratowali dwoje dzieci podczas likwidacji źródeł ognia przed przybyciem przerażonych rodziców i straży pożarnej.

WYDAWNICTWA

● W. Araszkiewicz — **„Budowa lotnisk".** Państwowe Wydawnictwo Naukowe — 1975. Skrypt dla wyższych szkół technicznych. Wydanie 3. Tom 1 — str. 671, cena 58 zł; tom 2 — str. 687, cena 64 zł.

● T. Malinowski — **„Polacy nad Atlantykiem".** Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury Lotnicze. Str. 116, cena 12 zł.

● E. Ostrowiecki — W. Cheda — **„Pojazdy poduszkowe".** Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej — 1975. Str. 288, cena 40 zł.

● W. Szefner — **„Kulista tajemnica".** Państwowe Wydawnictwo „Iskry" — 1975. Fantastyka, przygoda. Przekład z rosyjskiego. Str. 92, cena 10 zł.

KURSY METODYCZNE

Dział Szkolenia i Sportu Aeroklubu PRL informuje, że zgodnie z Planem Szkolenia na 1976 r. organizowane będą następujące kursy metodyczne dla kandydatów na instruktorów lotniczych:

● w okresie od 22 kwietnia do 26 maja 1976 r. — Kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów szybowcowych i samolotowych w Ośrodku Szkolenia Samolotowego — Aeroklubie Ziemi Piotrkowskiej. Egzamin wstępny odbędzie się 22 kwietnia 1976 r. w godzinach od 10.00 do 15.00. Zgłoszenia należy przesyłać do Działu Szkolenia i Sportu ZG Aeroklubu PRL w terminie do 1 marca 1976 r.

● w okresie od 21 maja do 30 czerwca 1976 r. — Kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów spadochronowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego — Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie. Zgłoszenia należy przesyłać do Działu Szkolenia i Sportu ZG Aeroklubu PRL w terminie do 1 kwietnia 1976 r.

● w okresie od 30 sierpnia do 29 września 1976 r. — Kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów szybowcowych i samolotowych w Wyczynowym Ośrodku Szkolenia Szybowcowego — Aeroklubie Jeleniogórskim. Egzamin wstępny odbędzie się 30 sierpnia 1976 r. w godzinach od 10.00 do 15.00. Zgłoszenia należy przesyłać do Działu Szkolenia i Sportu ZG Aeroklubu PRL w terminie do 1 lipca 1976 r.

Warunki, jakim powinien odpowiadać kandydat na instruktora samolotowego, szybowcowego i spadochronowego, podane są w Szczegółowych Przepisach w Sprawie Personelu Lotniczego — część II, roz. 2, pkt. 2.12.

Dodatkowe informacje o kursach metodycznych można uzyskać w Dziale Szkolenia i Sportu ZG APRL. Kandydaci zakwalifikowani na poszczególne kursy metodyczne zostaną powiadomieni przez aerokluby regionalne, za pośrednictwem których przesyłane będą zgłoszenia.

Zastrzega się ewentualną zmianę terminów kursów lub zaniechanie organizacji któregoś z nich.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- PO PROSTU ŚMIGŁOWCE
- POLSKA ESKADRA NA KANADYJSKIM NIEBIE
- ROLNICZY „KRUK"
- WIRUJĄCA GROŹBA
- KOSMONAUTYKA ROKU 2000

NASZA OKŁADKA:

Urodę naszej stolicy bardzo pięknie ujął znakomity artysta-plastyk Janusz Grabiański.

Zdjęcie z kalendarza LOTU-76: JANUSZ CZERNIAK

NA HORYZONCIE

WARSZAWA

Rok 1945. Dwa dni po wyzwoleniu stolicy Polski, 19 stycznia, piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" osłaniali z powietrza defiladę wojskową. Pamiętali oni o skierowanych do nich słowach naczelnego dowódcy Wojska Polskiego: „Ani jeden samolot hitlerowski nie może dolecieć nad Warszawę".

Płk pil. dypl. rez. Edward Chromy, jeden z pilotów osłaniających defiladę, tak wspomina tamte historyczne chwile: „Rozglądamy się na wszystkie strony. Wypatrujemy nieprzyjaciela na tle ruin i nieba. W napięciu oczekujemy sygnałów radiowych. Widzimy, że przed trybuną honorową w dalszym ciągu maszeruje piechota. Ulice i place pokrywa warstwa śniegu, maskując zwały gruzów, wyrwy i leje po bombach. Najbardziej przerażające wrażenie wywołują kikuty setek i tysięcy domów. Oglądane z góry, bez dachów i stropów, przypominają kratery. Tak chyba wygląda powierzchnia Księżyca. Ale to miasto ruin żyje...".

Tak, Warszawa żyła na przekór okrutnemu wrogowi, zrujnowana i spopielona. Ludzi przybywało, mimo iż swym widokiem wywoływała okrzyk rozpaczy. Miasto potwornie zniszczone powoli zaczęło dźwigać się z zgliszcz. Nieprzerwanym strumieniem ciągnęli doń z powrotem wysiedleni przez hitlerowców mieszkańcy. Wśród tych, którzy stanęli do odbudowy Warszawy, byli również lotnicy.

Rok 1976. Tegoroczny styczeń pod względem pogody nie przypomina tamtego sprzed 31 lat, ale i odmienny jest dla miasta, które stało się zupełnie inne: jest nowoczesne i z każdym dniem coraz piękniejsze.

Centralny Port Lotniczy, Warszawa—Okęcie. Z głośników płynie ciepły, kobiecy głos: „Wylądował samolot Polskich Linii Lotniczych LOT z Nowego Jorku". A następnie ta sama zapowiedź w języku angielskim, francuskim i rosyjskim.

Po chwili turboodrzutowy transatlantyk zatrzymuje się przed dworcem lotniczym. Pasażerowie opuszczają samolot. Pod nogami skrzypi śnieg. Załoga, która przyleciała, jest młoda. Członkowie załogi nie pamiętają stycznia 1945 roku. Mieli wtedy zaledwie po kilka lat, albo nie było ich jeszcze na świecie. Należą do pokolenia, które chce zrobić dla kraju i lotnictwa więcej i lepiej niż zrobiono w latach ich młodości.

Dzięki ambitnemu programowi VI Zjazdu PZPR, w latach 1971—1975 nastąpiło wyraźne przyspieszenie poczynań w różnych dziedzinach lotnictwa stołecznego, w tym transportu i przemysłu. W Uchwale VII Zjazdu PZPR natomiast czytamy:

„W transporcie lotniczym trzeba zapewnić dalsze zwiększenie przewozów międzynarodowych i krajowych. Rozwinięcia wymaga również lotnictwo gospodarcze i sanitarne".

Duży udział w realizowaniu tego punktu uchwały będzie miała Warszawa. W tych krótkich dwóch zdaniach kryje się ogrom zadań niełatwych, ale ambitnych, zadań czekających wszystkich pracowników lotnictwa w Polsce. Bo, gdy mówimy o Warszawie — myślimy o Polsce. (t)

NASZA NOWA AKCJA

SKRZYDŁA dla WSZYSTKICH



Zdjęcie: HT

Redakcja tygodnika „Skrzydlata Polska", wspólnie z redakcją miesięcznika „Horyzonty Techniki", przygotowuje nową wielką akcję pod hasłem: SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH!

Jej zadaniem jest spopularyzowanie w Polsce najtańszej formy latania, jaką jest szybowanie na lotniach.

Uważamy, zresztą nie od dziś (pisaliśmy o tym nieraz w „Skrzydlatej"), że lotnie mogą:

- Spełniać cenną rolę w rozbudzaniu zainteresowań lotniczych;
- Dawać każdemu szansę wykonania pierwszego kroku lotniczego — poznania smaku powietrza i romantyki latania.
- Stanowić znakomitą formę aktywnego wypoczynku dla dorosłych i wypełnienia wolnego czasu dla młodzieży, łączącą w sobie elementy sportu, techniki i wielkiej przygody.

Dziś już wiemy, że lotnie nie tylko **mogą**, ale i **będą** spełniać swą rolę. Z prawdziwą satysfakcją informujemy wszystkich miłośników lotni, że nasza inicjatywa poparta została z całą życzliwością przez:

- Ministerstwo Komunikacji i Centralny Zarząd Lotnictwa Cywilnego;
- Ministerstwo Oświaty i Wychowania;
- Aeroklub PRL;
- Federację Socjalistycznych Związków Młodzieży Polskiej.

Taki właśnie komunikat specjalny zamieszczaliśmy w naszym tygodniku przez kilka ostatnich tygodni.

Obecnie, zgodnie z zapowiedzią, podajemy szczegóły wielkiej akcji. Ale zacznijmy od kilku liczb oraz informacji ogólnych.

W chwili obecnej ocenia się, że liczba osób na całym świecie uprawiających latanie na lotniach wynosi już ponad 100 tysięcy. Jest to więc sport masowy i rozwijający się bardzo dynamicznie. Został zapoczątkowany w 1970 r., a rozwija się naprawdę od 1972 r. czyli zaledwie niecałe cztery lata.

Działa obecnie 55 wytwórni lotni, kilkadziesiąt szkół pilotów, ukazuje się 10 specjalistycznych czasopism, zaś literatura książkowa przedmiotu liczy 21 pozycji. Miłośnicy lotni są zrzeszeni w blisko 10 organizacjach narodowych. Aktualne rekordy świata, to: długotrwałość lotu — 20 h 47 min, przewyższenie — 1 800 m, przelot — 32 km.

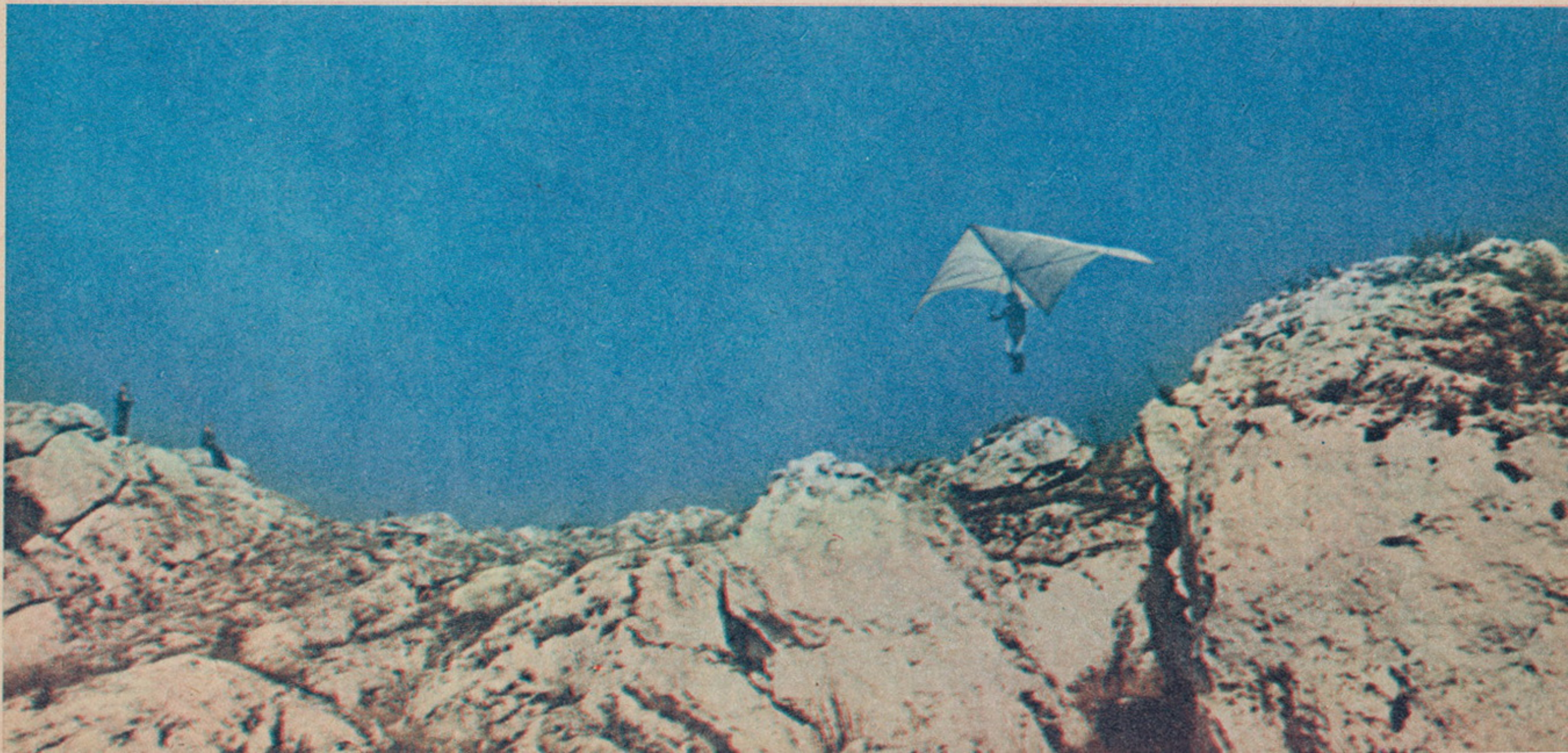
Rok 1975 był punktem zwrotnym w dotychczasowym rozwoju lotni. W Austrii odbyły się I mistrzostwa świata z udziałem 300 zawodników z 20 krajów, w tym 2 Polaków (zajęli 67 i 83 miejsca) oraz 7 kobiet. W Paryżu powołano komisję specjalnościową lotni (CIVL) Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI. Uznano więc lotnie za nową dziedzinę sportu lotniczego, ustanawiając przy tym międzynarodowe odznaki: pilota, pilota doświadczonego i pilota eksperta. W roku bieżącym jesienią odbędą się w Austrii drugie mistrzostwa świata pilotów lotni, zaś już na wiosnę — zawody o puchar świata.

A co u nas? W kraju interesuje się lotniami kilka tysięcy osób, z tego ponad 100 uprawia już ten sport czynnie. Są oni zrzeszeni w sekcjach przy aeroklubach regionalnych, zakładach pracy, w kołach LOK i na wyższych uczelniach. W Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Częstochowie, Bydgoszczy, Białymstoku, Kielcach i Bielsku-Białej. Poza tym wielu pilotów lata indywidualnie jak Polska długa i szeroka, od Bałtyku do Tatr. Są wśród nich również dziewczęta.

Pierwszy artykuł o lotniach pojawił się w „Skrzydlatej Polsce" w kwietniu 1973 r. Od

CIĄG DALSZY NA STR. 4

Zdjęcie: Krzysztof Sobolewski



SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH



Zdjęcie: HT

CIĄG DALSZY ZE STR. 3

tego czasu wydaliśmy dwie wkładki specjalne z rysunkami i opisami budowy lotni (w 1974 i 1975 r., a trzecią w tym numerze „SP") oraz zamieściliśmy wiele artykułów teoretycznych i informacyjnych.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że:

● Czas budowy lotni wynosi średnio 80 godzin, zaś koszt materiałów nie przekracza 4 500 złotych. A więc zespół czteroosobowy buduje lotnię w ciągu zaledwie trzech dni!

● Średnio, po wykonaniu 8-9 lotów pod opieką instruktora, kandydat staje się pilotem.

● Wszystkie materiały potrzebne do budowy lotni są produkcji krajowej i powszechnie dostępne, zaś pięknych terenów do latania w Polsce nie brakuje.

Dodajmy do tego, że lotnia to nazwa z nie byle jaką tradycją. Pochodzi bowiem od samego Czesława Tańskiego — „ojca polskiego szybownictwa" — działającego na przełomie naszego wieku. Również wynalazcą współczesnej lotni — miękkopłata powstałego w końcu lat czterdziestych, jest Amerykanin polskiego pochodzenia.

Aby przyspieszyć i ukierunkować dalszy rozwój latania na lotniach w Polsce, organizujemy nasz konkurs:
SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH

Nie chowamy głowy w piasek! Widząc wszystkie zalety lotni i ceniąc ogromnie romantyzm latania, nie tracimy z oczu drugiej strony medalu: małej doskonałości lotni, groźby przeciągnięcia, problemów lotu nurkowego i z dużą prędkością, niskiej ogólnej charakterystyki aerodynamicznej miękkopłata.

Stawiamy sprawę jasno! Aby latanie na lotniach było bezpieczne, muszą być spełnione trzy warunki:

● Dobrze zaprojektowana, właściwie zbudowana i sprawna technicznie lotnia;

● Dobrze wyszkolony pilot lotni;

● Bardzo dobre warunki terenowe (tzn. zbocze bez jakichkolwiek przeszkód) i pogodowe podczas lotów.

Dla spełnienia tych warunków niezbędne jest ujęcie dalszego rozwoju lotni w formy organizacyjne i rozsądne przepisy formalne. Jesteśmy przekonani, że Wysocy Protektorzy naszego konkursu znajdą szybko właściwe rozwiązanie tego problemu.

Wiemy również, że dzisiejsza lotnia — miękkopłat jest w obecnej postaci już przestarzała. Współczesna technika lotnicza potrafi jednak zachować wszystkie zalety lotni, a usunąć znane jej wady. Wierzymy, że to niebawem nastąpi.

Z myślą o powyższych uwagach przewidujemy:

● Konkurs konstrukcyjny na najlepszą lotnię klasy standard i klasy otwartej;

● Pokaz lotni, połączony z nauką latania;

● Pierwsze mistrzostwa Polski pilotów lotni w klasach standard i otwartej;

● Zamieszczenie w „Skrzydlatej Polsce" i „Horyzontach Techniki" rysunków wykonawczych i opisu budowy wypróbowanej oraz sprawdzonej lotni klasy standard. Ma ona posłużyć do udziału w mistrzostwach pilotów oraz jako pomoc poglądowa konstruktorom nowych lotni.

WARUNKI KONKURSU

Konkurs na najlepszą konstrukcję lotni:

● W klasie **STANDARD** (obowiązujące przepisy międzynarodowe zamieszczone zostały w „SP" nr 39/1975. zaś redakcja „HT" wysyła je indywidualnie zainteresowanym osobom);

● W klasie **OTWARTEJ** (bez ograniczeń: lotnia może być miękkopłatem lub sztywnopłatem).

Uczestnicy konkursu powinni nadesłać do dnia 31 sierpnia 1976 r. (decyduje data stempla pocztowego) do redakcji „Skrzydlatej Polski" lub „Horyzontów Techniki" uproszczoną dokumentację zbudowanej lotni (krótki opis z podaniem podstawowych obliczeń i najważniejszych parametrów, rysunki i ewentualnie zdjęcie szkieletu konstrukcyjnego, pokrycia i poszczególnych węzłów, wykaz materiałów, kosztorys, czas budowy w godzinach).

Warunkiem uczestnictwa w konkursie konstrukcyjnym jest udział w I Mistrzostwach Polski Pilotów Lotni (o czym — dalej) na swej lotni konkursowej.

Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi bezpośrednio po zakończeniu I Mistrzostw Polski Pilotów Lotni.

Na zwycięzców konkursu konstruktorskiego czekają wysokie nagrody pieniężne, jednakowe w obu klasach lotni.

POKAZY LOTNI I NAUKA LATANIA

W maju 1976 r. zorganizujemy w okolicach Warszawy pokaz lotni, połączony z nauką latania, dostępny dla publiczności i środków masowego przekazu.

I MISTRZOSTWA POLSKI PILOTÓW LOTNI

We wrześniu 1976 r. zorganizujemy, wspólnie z Aeroklubem PRL, I Mistrzostwa Polski Pilotów Lotni w dwóch klasach: **STANDARD** i **OTWARTEJ**, z zachowaniem obowiązujących przepisów międzynarodowych.

O miejscu i terminie nadsyłania zgłoszeń do mistrzostw pilotów powiadomimy oddzielnie na łamach „SP".

BUDUJEMY LOTNIĘ

We wkładce do nr 3/1976 „Skrzydlatej Polski" oraz w nr 1/1976 „Horyzontów Techniki" zamieszczamy rysunki wykonawcze i opisy budowy lotni **STANDARD**, spełniającej warunki udziału w I Mistrzostwach Polski Pilotów Lotni.

Życzymy powodzenia w budowie lotni, a nade wszystko satysfakcji w lotach. Bo jak powiedział kiedyś jeden z twórców szybownictwa światowego:

Niczym są trudy tworzenia.
Niczym są trudy budowy.
Wszystkim jest LOT!

NASZE ROZMOWY

WIERZĘ W PIĘKNE DNI LOTNICTWA POLSKIEGO

z mgr. inż. WITOLDEM RYCHTEREM

Dwie pasje życiowe zawładnęły naszym rozmówcą bez reszty: lotnictwo i motoryzacja. Pasje, z których czerpał i nadal czerpie energię, inicjatywę i pomysły wydawnicze.

Pół wieku w lotnictwie i motoryzacji, to jakby sto lat zajmowania się jedną tylko dziedziną. Stąd też przebogate doświadczenie, wiedza specjalistyczna i ogromny autorytet. Nazwisko inż. Rychtera jest znane i cenione zarówno w kraju, jak i za granicą.

Z Aeroklubem Warszawskim związany jest od dnia jego powstania, aż po dzień dzisiejszy. W nim się szkolił, przez kilka lat był kierownikiem szkoły AW, a później szefem pilotów. Jako jeden z pierwszych otrzymał godność członka honorowego AW. W okresie powojennym brał czynny udział w życiu sportowym jako pilot, działacz lotnictwa sportowego, w tym także jako przewodniczący Komisji Samolotowej APRL.

Za zasługi w dziedzinie lotnictwa i motoryzacji otrzymał najwyższe odznaczenia państwowe. FAI przyznała mu dyplom Paula Tissandiera.

W rozstrzygniętym ostatnio konkursie Aeroklubu Warszawskiego i naszej redakcji na wspomnienie lotnicze, mgr inż. Witold RYCHTER otrzymał II nagrodę.

— Gratulujemy Panu nagrody. Podobały się nam Pana wspomnienia nadesłane na konkurs.

— Są one — ze względu na ograniczoną objętość — jedynie fragmentarycznym opowiadaniem, lub po prostu gawędą podczas wędrówek myśli w zamierzchłe czasy, kiedy pilot samolotu uważany był powszechnie za kogoś pośredniego pomiędzy bohaterem, a straceńcem.

— Lotnictwem interesował się Pan na wiele lat przed rozpoczęciem latania w aeroklubie akademickim?

— Już w 1912 r. opanowała mnie pasja budowania modeli latających. Miałem wtedy dziesięć lat. Żyłem przez kilka lat w świecie bambusu, lipowych beleczek, batystu na pokrycie, śmigiełek, kółek i gumy do napędu. Budowałem modele i to jeszcze jakie!

— Która z dziedzin wiedzy bardziej Pana pasjonowała: lotnicza, czy samochodowa?

— Jedna i druga. Obie są mi bardzo bliskie. Mimo, iż samochodowe prawo jazdy uzyskałem wcześniej niż dyplom pilota, to jednak oba uprawnienia ceniłem sobie bardzo wysoko. Na pewno były okresy w moim życiu, kiedy to dyplom pilota stawiałem na pierwszym miejscu.

— Z kim wykonał Pan pierwsze loty w charakterze pasażera?

— Z pilotem oblatywaczem, a także konstruktorem samolotowym Bolesławem Skrabą. Było to w 1919 r. Jako praktykant Centralnych Warsztatów Lotniczych na Mokotowie przeżyłem wiele szczęśliwych chwil podczas lotów na kilkunastu typach samolotów, a nawet.... kraksę z niewielkimi obrażeniami ciała...

— ... nim Pan rozpoczął loty samodzielne w aeroklubie.

— Pod koniec 1927 r. dowiedziałem się, że Jerzy Osiński, student Uniwersytetu Warszawskiego i jednocześnie redaktor „Młodego Lotnika", założył z kilkoma entuzjastami Aeroklub Akademicki Warszawski. Użyłem wówczas wszelkich wpływów, aby zostać przyjęty nie tylko do akademickiego środowiska lotniczego, ale także na kurs pilotażu. Szczęście mi sprzyjało: uzyskałem członkostwo AAW i przyjęcie na kurs. Dopomógł mi w tym kochany i nieoceniony Jurek Widawski, doświadczony pilot z prawdziwego zdarzenia.

— Wyczytałem w kronice klubowej, że Pan należy do pierwszych pilotów wyszkolonych w AAW.

— Tak. Przydzielony zostałem do grupy drugiej, latającej na Hanriocie-28, u instruktora Olimpiusza Nartowskiego. Mnie i Konradowi Jagoszewskiemu (z grupy pierwszej latającej na Caudronach) zaliczono ukończenie szkoły w tym samym dniu. Przyznano mi ponadto rekord krótkości wyszkolenia: 2 godziny i 38 minut.

— Czy po ukończeniu szkoły otrzymywało się licencję?

— W tych czasach nie było jeszcze ani badań lotniczo-lekarskich, ani licencji, lecz jedynie prawo do latania nadawane przez kierownika szkoły po przejściu tzw. „pasowania na pilota". Taki zwyczaj wprowadził AAW. Uroczystość ta połączona była z „namaszczeniem" zużytym olejem rycynowym, złożeniem uroczystej przysięgi na korkociąg (do kotwiczenia samolotów) oraz uderzeniem drążkiem sterowym w ramię pasowanego. Następnie adept zajmował miejsce w kadłubie starego samolotu, zapinał pas i zostawał przewrócony na plecy, aby „przyzwyczaił się do tego co go czeka". Nowo pasowany „bohater przestworzy" otrzymywał nadany mu herb.

— Jaki herb nadano Panu?

— Herb o nazwie „Herod". Zresztą wykorzystałem go w późniejszym czasie jako pseudonim, którym podpisywałem artykuły lotnicze.

— Jak zareagowały ówczesne władze lotnictwa wojskowego na fakt wyszkolenia w latach 1928—1929 dwudziestu pilotów sportowych?

— Był to fakt zaskakujący ówczesne władze lotnictwa wojskowego. Trzeba pamiętać, że do tej pory liczyli się tylko piloci wojskowi. Ówczesny Departament Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych zgodził się tylko na wyszkolenie trzech cywilów i tyluż wyszkolił (Szczepan Grzeszczyk, Zygmunt Puławski i Jerzy Dąbrowski). Klubowa szkoła pilotów była szkołą cywilną. Zwróciła ona uwagę władz wojskowych na pożyteczną rolę jaką pełnił w lotnictwie AAW. Nie tylko. Przełamała obojętność tych władz, które do tej pory przypatrywały się poczynaniom AAW i... czekały na rezultaty naszej działalności.

— Krótko mówiąc, doczekały się...

— Mało. Departament Aeronautyki MSWojsk. podpisał z aeroklubem umowę na szkolenie 12 pilotów rocznie, jako kandydatów do szkoły dęblińskiej. Klub nie tylko szkolił określoną umową liczbę pilotów, ale ją przekraczał. Z biegiem lat Aeroklub Warszawski stawał się potrzebnym partnerem wojska.

— Ogromną rolę odegrał Aeroklub Warszawski w propagowaniu lotnictwa. Mam na myśli pokazy, zwane wtedy mitygami, organizowane przez AW z wielkim rozmachem i z udziałem pilotów zagranicznych...

— Takich pokazów zorganizowano kilka. Przełomowy jednak okazał się międzynarodowy mityng lotniczy w 1933 r. Klub z własnych funduszy ogrodził lotnisko i zbudował trybuny. Same pokazy lotnicze przeszły najśmielsze oczekiwania władz klubu. Zachwycano się nimi i długo komentowano. Społeczeństwu polskiemu, a szczególnie mieszkańcom stolicy i okolic, lotnictwo przestało być obojętne. Rok ten można uznać jako zwrotny w zainteresowaniu lotnictwem i lataniem. Napływ chętnych do szkolenia był ogromny.

— Rozpoczynał się okres świetności klubu warszawskiego...

— Potwierdziła to szczególnie druga połowa lat trzydziestych.

— Należał Pan do osób, które po zakończeniu wojny restytuowały Aeroklub Warszawski oraz ARP?

— Tak. Było nas trzech: Mieczysław Grabiński, Roman Nagórski i ja.

— W którym roku Pan latał po raz ostatni samodzielnie?

— Siedem lat temu, czyli w roku 1968.

— Krótko mówiąc, przez czterdzieści lat miał Pan uprawnienia do pilotowania samolotów?

— Tak jest.

— Czy hasło rzucone przez studentów w latach dwudziestych jest również aktualne w latach siedemdziesiątych?

— Jak najbardziej. Zmieniły się przepisy, otrzymaliśmy doskonalsze samoloty, ale romantyka latania pozostała ta sama.

— Czy romantyka latania nie ma ścisłego związku z małym samolotem zaopatrzonym w silnik niewielkiej mocy?

— Otóż to. Jako wieloletni członek Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL należałem do tych, którzy kilkakrotnie postulowali masową budowę samolotów z silnikami o małej mocy (50—70 KM) i ograniczenia latania na nich do wysokości 200—300 metrów. Byłby to początek turystyki lotniczej. Można by przy tej okazji wykorzystać ogromne zasoby energii, umiejętności organizacyjnych oraz inicjatywy młodych i bardzo ambitnych konstruktorów-amatorów, hobbistów, w ogóle entuzjastów latania, których w naszym kraju nie brakuje.

— Co Pan sądzi o naszej nowej inicjatywie: „Skrzydła dla wszystkich"?

— Jest to bardzo pożyteczna akcja i na czasie. Przekonany jestem, że swym zasięgiem obejmie nie tysiące lecz dziesiątki tysięcy młodych, a nawet i starszych zapaleńców latania na lotniach — w przyszłości natomiast pilotów samolotowych, szybowcowych i skoczków spadochronowych.

— Kto raz posmakuje latania...

— O właśnie. Uważam, że samym ogłoszeniem akcji redakcja uczyniła milowy krok w popularyzacji idei latania. Potrzeba nam tysięcy ludzi lotnictwa.

— Nadesłane przez Pana na konkurs wspomnienie upoważnia do pytania: czy pisze Pan wspomnienia lotnicze z okresu Pana działalności w lotnictwie sportowym?

— Piszę, ale praca idzie dość opornie, ponieważ nie mam na razie perspektyw ich wydania. Dysponuję także wieloma unikalnymi zdjęciami do tych wspomnień.

— Zachęcamy więc do zaproponowania wydania wspomnień przez nasze wydawnictwa, z którymi od lat utrzymuje Pan miłe kontakty i które wydają Pana interesujące książki. Dziękujemy za rozmowę i czekamy na Pana wspomnienia lotnicze w formie książkowej.

— Spróbuję nie zawieść nadziei.

Rozmawiał: **TADEUSZ MALINOWSKI**



Zdjęcie: Lech Pańkowski



Piloci 1 plm OPK „Warszawa" w dzień i w nocy gotowi są do startu. Na zdjęciu: por. pil. Waldemar Szlachta.

TARCZA WARSZAWY



Sala jest duża i wypełniona prawie całkowicie. Na honorowym miejscu sztandar pułku. Zatrzymuję się przed tablicą z historycznymi zdjęciami. Wiem, że w wyniku ofensywy Armii Radzieckiej i 1 Armii Wojska Polskiego w dniu 17 stycznia 1945 roku Warszawa zostaje wyzwolona, a już 19 stycznia wśród ruin stolicy odbywa się pierwsza defilada oddziałów 1 i 2 DP. Defiladę tę osłaniali z powietrza piloci 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa".

Muszę wyjawić, iż zwiedzam Salę Tradycji naszej sławnej jednostki myśliwskiej, korzystając z uprzejmego zaproszenia dowództwa Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Nie zamierzam jednak pisać historii 1 plm OPK „Warszawa". Wspomnę tylko o 146 odznaczeniach bojowych polskich i radzieckich, które otrzymali żołnierze pułku.

Salę Tradycji, jak informuje mnie jej opiekun, mjr Stefan Stawiński, zwiedza w ciągu roku ponad 10 000 osób. Przeważa młodzież. Ale na tym nie kończą się kontakty pułku ze społeczeństwem. Oto co zanotowałem. Aktyw pułku często spotyka się z mieszkańcami wsi i miasteczek Mazowsza. Na przykład w roku ubiegłym odbyło się 87 spotkań, w których łącznie uczestniczyło 26 000 osób. 1 plm OPK „Warszawa" patronuje 5 szkołom, które noszą imię pułku: w Zadybiu Starym, Porębach Wielkich, Jarocinie, Warce i Warszawie. Szkoła w Porębach np. została zbudowana przez żołnierzy pułku. Przykładem wysokiej oceny dorobku żołnierzy w stalowoszarych mundurach może być fakt ufundowania w roku 1950 przez społeczeństwo Płocka sztandaru bojowego pułku.

Dowództwo pułku współpracuje z licznymi zakładami pracy i instytucjami. Znane i cenione są czyny społeczne żołnierzy pułku. W roku ubiegłym dla uczczenia 30-lecia Zwycięstwa i VII Zjazdu PZPR wartość wykonanych prac przekroczyła 2,8 mln złotych.

Pułk z racji swoich bogatych tradycji okresu wojny i pokoju wizytowany jest przez delegacje i wysokie osobistości państwowe, partyjne i wojskowe. Rok 1972 upamiętnił się wizytą I Sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, premiera Piotra Jaroszewicza i przewodniczącego Rady Państwa Henryka Jabłońskiego. Gościli tu m.in. wybitni wojskowi radzieccy: były minister Obrony Narodowej ZSRR marszałek Rodion Malinowski, marszałek Konstanty Wierszynin, dowódca Wojsk OPK ZSRR marszałek Baticki. Odwiedził pułk minister Obrony Narodowej PRL gen. armii Wojciech Jaruzelski, a także byly dowódca WP marszałek Polski Michał Rola-Żymierski. W styczniu ubiegłego roku do pułku przybył były dowódca Armii Lotnictwa ZSRR marszałek Rudenko. Jemu to podlegała niegdyś 1 Dywizja Lotnicza WP, w skład której wchodził 1 pułk myśliwski „Warszawa". Sędziwy żołnierz z wielkim wzruszeniem, jak mi mówiono, wspominał polskich pilotów, interesował się osiągnięciami i zachwycony był stanem wyszkolenia i sprzętem, którym obecnie pułk dysponuje.

Poczet sztandarowy 1 plm OPK „Warszawa".

Zdjęcia: P. Elsztein (6)



Piloci 1 plm OPK „Warszawa" posiadają wysokie umiejętności: latają w każdych warunkach pogodowych — w dzień i w nocy. Wszyscy, jak powiedział mi dowódca pułku ppłk dypl. pil. Roman Harmoza, posiadają I klasę pilota wojskowego.

Lotnictwo myśliwskie, wojska radiotechniczne i artyleria (lufowa i rakietowa) tworzą system Obrony Powietrznej Kraju. Tytuł „Tarcza Warszawy" oznacza więc, że stolicę naszą, podobnie jak cały kraj, osłania jednolity system obrony powietrznej państw — członków Układu Warszawskiego, Wojska OPK, których zadaniem jest, pozwolę sobie wyliczyć: wykrywanie, rozpoznawanie i niszczenie środków rozpoznania i napadu powietrznego przeciwnika, osłanianie ważnych obiektów i rejonów kraju przed uderzeniem z powietrza, ostrzeganie o zbliżającym się zagrożeniu i nadzorowanie przestrzegania ustalonych zasad wykonywania lotów nad naszym krajem.

Dowódca Wojsk OPK gen. dyw. pil. Roman Paszkowski w wywiadzie udzielonym gazecie „Żołnierz Wolności" z okazji podsumowania roku szkolenia wojskowego 1975 tak przedstawił schemat działania bojowego WOPK:

„Pierwszy sygnał o zagrożeniu podają placówki radioelektronicznego rozpoznania, których zadaniem jest wykrywanie nieprzyjaciela na dalekich podejściach. Następnie do akcji wchodzą stacje radiolokacyjne wojsk radiotechnicznych, a w ostatnim etapie — stacje naprowadzania wraz z



Absolwentów szkół oficerów rezerwy promuje dowódca WOPK gen. dyw. pil. Roman Paszkowski.



W oczekiwaniu na promocję. W środku Krzysztof Kawalec.

lotnictwem, artylerią rakietową i lufową".

Wypowiadając się na temat wyników szkolenia dowódca dodał: „Wojska OPK charakteryzują się wysokim stopniem „utechnicznienia". Wyposażeni jesteśmy w najnowocześniejszy sprzęt elektroniczny i radioelektroniczny, rakietowy, lotniczy, łączności, w półautomatyczne i automatyczne urządzenia do przekazywania i przetwarzania informacji. Im sprawniejsza, a więc szybka i precyzyjna obsługa i eksploatacja tego sprzętu — tym większa skuteczność działania całego systemu. Naturalnym celem szkoleniowym jest uzyskanie mistrzowskich umiejętności przez wszystkich specjalistów".

Jedną z form stosowanych w szkoleniu i doskonaleniu bojowym jednostek lotniczych WOPK są co roku organizowane, a zainicjowane w 1971 r. zawody o tytuł „Mistrza Walki". Oczywiście, nazwę „zawody" nie należy rozumieć jako przedsięwzięcie sportowe, a swego rodzaju sprawdzian gotowości bojowej w warunkach jak najbardziej zbliżonych do pola walki. „Mistrzem Walki" w roku ubiegłym został por. pil. Czesław Rejman, uzyskując największą liczbę punktów w siedmiu konkurencjach. Podając mi nazwisko zwycięzcy podkreślono jednocześnie w Dowództwie WOPK, iż do sukcesu przyczynił się nawigator naprowadzania chor. Stanisław Bińczyk, który ściśle współpracował z pilotem w wykrywaniu celów powietrznych. Gdzie te czasy, gdy pilot myśliwski był sam sobie nawigatorem, strzelcem i radiotelegrafistą! Zawody lotnictwa myśliwskiego obejmują również konkurencje zespołowe. W roku ubiegłym zwyciężył klucz, którym dowodził kpt. pil. Jan Sadowski, a prowadził go z ziemi mjr nawig. Marian Luber.

Żołnierze WOPK nie spędzają wyłącznie czasu na szkoleniu czy zawodach, atrakcyjnych nawet dla cywilnego oka. Obowiązuje tu nieustanny „ostry dyżur". W praktyce oznacza to, iż zespoły pilotów lotnictwa myśliwskiego dyżurują w pełnej gotowości do lotu. Piloci w kombinezonach kompensacyjnych, tylko bez hełmów, znajdują się w pobliżu swych samolotów, przygotowanych w każdej chwili do startu. Oznacza to dyżur również techników osprzętu, uzbrojenia i wielu innych specjalności oraz służb pomocniczych, w tym straży ogniowej, której, dodam, sprawność działania miałem możność ocenić osobiście podczas specjalnego pokazu. Podobnie bez przerwy obracają się anteny radiolokatorów, a na stanowiskach tkwią rakiety. Liczy się tutaj na pewno tysięczna część sekundy, bo jak powiedział kiedyś dowódca WOPK: „Saper myli się tylko raz, a żołnierz WOPK — spóźnia się tylko raz".

Jasne jest, że kadrę Wojsk OPK tworzą specjaliści różnych dziedzin nowoczesnej techniki. Dotyczy to także oficerów rezerwy. 21 grudnia ub. r. byłem w Mińsku Mazowieckim w 1 plm OPK „Warszawa" na niezwykłej, bo pierwszej tutaj tego rodzaju uroczystości. Otóż uczestniczyłem w promocji do pierwszego stopnia oficerskiego absolwentów szkół wyższych. Studenci szkół wyższych (naturalnie zdolni do służby wojskowej) objęci są, jak wiadomo, szkoleniem wojskowym, którego ukoronowaniem jest 12-miesięczne przeszkolenie w szkołach oficerów rezerwy oraz praktyka w jednostkach wojskowych. Tacy właśnie absolwenci SOR-ów, którzy praktykowali w jednostkach WOPK otrzymali, jak się to niegdyś mawiało — szlify oficerskie.

Wielki plac w pułku wypełniają szeregi żołnierskie. Wśród nich na honorowym, środkowym miejscu, w hełmach i mundurach polowych z pistoletami maszynowymi przewieszonymi na piersi i uzbrojonymi w bagnety, stoją przysłowiowi „okularnicy". Marzną zapewne. Pada dokuczliwy, drobny śnieg, a wiatr zacina z ukosa. Ale można marznąć tylko w myśli, bo na przeciwko szeregów na trybunie dowódca WOPK, wyżsi oficerowie, władze miejskie, goście, goście i goście. A, proszę państwa, wśród tych gości matki i ojcowie, a także siostry i — naturalnie — dziewczyny, narzeczone, koleżanki i w ogóle. A wszyscy się patrzą na swoich chłopaków. Oficerowie na pewno widzą gdzieś tam krzywo założony pistolet, a dziewczyny za skarby świata nie mogą przecież zobaczyć, aby komukolwiek zrzedła mina, aby ktoś okazał zdenerwowanie.



Ppor. Krzysztof Kawalec z rodzicami, gośćmi pułku „Warszawa".

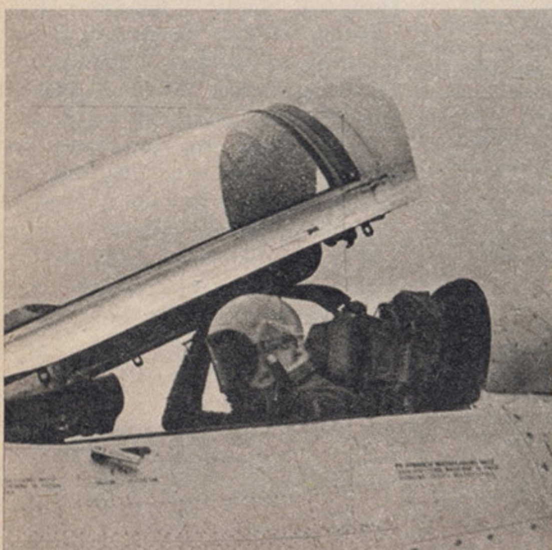
Niezwykle uroczysty był akt promocji, którego dokonał gen. dyw. pil. Roman Paszkowski. Po promocji, po gratulacjach od rodzin i przyjaciół — defilada. Szli wspaniale. Żołnierze pułku maszerowali zupełnie swobodnie, jakby nic innego poza tym nigdy w życiu nie robili, a nowo pasowani oficerowie wiedząc, że to ich ostatni występ, dawali z siebie wszystko, aby wypaść jak najlepiej. A potem? Wraz z rodzinami zostali zaproszeni na lampkę wina, by uczcić awans wojskowy. Tylko dziś, tutaj mogą się cieszyć nowiutkimi gwiazdkami na mundurach. Jutro już zostaną cywilami. Wczoraj narzekali pewno, że muszą „do woja", ale pojutrze głośno będą się chwalić jacy to oni byli niegdyś „gieroje".

Na promocji poznałem absolwenta Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej mgra inż. ppor. rez. (jak wymieniać wszystkie tytuły, to wymieniać) 23-letniego Krzysztofa Kawalca. Specjalizuje się w dziedzinie silników lotniczych. Pracuje w Instytucie Lotnictwa, gdzie zamierza pogłębiać swoje wiadomości. Interesuje się wszelkimi zagadnieniami technologicznymi. Chciał uprawiać szybownictwo, ale — pokazuje na okulary — miał kłopoty z komisją lekarską. Dlatego też poświęcił się wyłącznie technice. Mojego rozmówcę uwieczniłem na kliszy fotograficznej przed promocją, a następnie wraz z rodzicami. Zresztą nie tylko jego jednego. Niech wiedzą wszyscy, że wojsko niestraszne, gwiazdki można dostać pozostając nawet w rezerwie, a fakt, że służbę odbywało się w najnowocześniejszym wojsku, jakiego nigdy przed tym nie mieliśmy — też się liczy.

No dobrze, ale po co nam te potężne tarcze i miecze? Dowódca WOPK przemawiając do swych najmłodszych oficerów odpowiedział jednoznacznie na tego rodzaju wątpliwości: Dopóki istnieją na świecie siły agresji — musimy być czujni.

PAWEŁ ELSZTEIN

Opuszczamy gościnne progi pułku, a załogi samolotów trwają bezustannie na swych posterunkach.





BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 513

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyniki jako rekordy krajowe:

KLASA D-1 (szybowce jednomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 750 km

Janusz Centka (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2891, na trasie Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki — Leszno, dnia 1.06. 1975 r. 93,072 km/h;

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 750 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2787, na trasie Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki — Leszno, dnia 2.06. 1975 r. 73,627 km/h;

Odległość przelotu po trasie trójkątnej

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2787, na trasie Leszno — Szczecin Dąbie — Bądki — Leszno, dnia 2.06. 1975 r. 769,4 km;

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 300 km

Halina Rynkiewicz (Aeroklub Warszawski) na szybowcu typu „Jantar-1" SP-2794, na trasie Gocław — Ulatów — Krzemień — Gocław, dnia 10.07. 1975 r. 102,835 km;

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 500 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) z pasażerką Mirosławą Mielczarek na szybowcu typu „Halny" SP-2645, na trasie Leszno — Mostkowo — Inowrocław — Leszno, dnia 1.06.1975 r. 69,785 km/h;

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

Adela Dankowska (Aeroklub Poznański) z pasażerką Grażyną Dobczyńską na szybowcu typu „Halny" SP-2645, na trasie Leszno — Obra — Grochowice — Leszno, dnia 5.06.1975 r., 96,0 km/h;

Diamenty za przelot zamknięty 300 km

27(1105) Andrzej Pyc — 312 km (8.07.1975); 28(1106) Andrzej Praski — 308 km (8.07.1975); 29(1107) Bożena Demczenko — 308 km (8.07.1975); 30(1108) Tadeusz Mirtecki — 308 km (8.07.1975); 31(1109) Edward Gołas — 308 km (8.07.1975); 32(1110) Andrzej Krupa — 322 km (8.07.1975); 33(1111) Eugenia Krakowska — 308 km (8.07.1975); 34(1112) Marek Brejta — 308 km (8.07.1975).

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk dypl. pil. Mieczysław GOWOREK

PILOCI ZAKWALIFIKOWANI DO ZAWODÓW SAMOLOTOWYCH RAJDOWO-NAWIGACYJNYCH II LIGI W 1976 ROKU

Kadra narodowa na 1976 r.

Witold Świadek (Rzeszów), Krzysztof Lenartowicz (Kraków), Stanisław Babiarz (Jelenia Góra), Andrzej Bylok (Bielsko-Biała), Janusz Pasierski (Warszawa), Jan Baran (Rzeszów), Aleksander Wasiak (Włocławek), Wiesław Iwański (Nowy Sącz), Jerzy Brzeziński (Poznań), Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa), Mirosław Gajewski (Kielce), Jan Robaczewski (Toruń), Edward Popiołek (Kraków), Waldemar Gross (Wrocław), Stanisław Marliński (Piotrków).

Pozostali piloci:

Zbigniew Staryszak (Rzeszów), Jerzy Wyciślak (Ostrów Wlkp.), Zdzisław Dudzik (Warszawa), Ryszard Wyroba (Bielsko-Biała), Lech Szutowski (Bydgoszcz), Ryszard Kasperek (Świdnik), Lesław Stafiej (Rzeszów), Andrzej Jukowski (Świdnik), Marian Wajda (Kraków), Jerzy Dyczkowski (Świdnik), Piotr Szczepański (Warszawa), Mieczysław Orczykowski (Dęblin), Jan Kuśnierz (Wrocław), Jan Kubica (Bielsko Biała), Mieczysław Litwińczyk (Białystok), Władysław Gawlik (Katowice), Jerzy Komorniczak (Kielce), Jerzy Cieszyński (Bydgoszcz), Mieczysław Olszewski (Toruń), Jerzy Trzeciak (Rzeszów), Piotr Rudomino (Toruń), Lucjan Grabiec (Rybnik), Jan Pisuk (Szczecin), Roman Kościelny (Bielsko-Biała, Fryderyk Rzymanek (Katowice), Eugeniusz Trochimowicz (Białystok), Jerzy Szempliński (Jelenia Góra), Włodzimierz Chabasiński (Włocławek), Ryszard Lewandowski (Włocławek), Tadeusz Godlewski (Włocławek), Konstanty Kosmowski (Bielsko Biała), Ryszard Rutkowski (Gliwice), Józef Gorszczyński (Katowice), Jerzy Plichta (Katowice), Jerzy Brański (Białystok), Marian Skurat (Białystok), Bogdan Szybalski (Kielce), Ryszard Haman (Kielce), Joanna Chodakowska (Radom), Stanisław Pasternak (Wrocław), Franciszek Ragankiewicz (Wrocław), Jerzy Sabadasz (Wrocław), Jerzy Musiał (Wrocław), Edward Ligocki (Wrocław), Alina Kalicka (Kraków), Tadeusz Banaś (Kraków), Wiktor Kijak (Kraków), Mirosława Sznejder (Kraków), Bronisław Klimasz (Leszno), Janusz Centka (Leszno), Bogdan Prawicki (Leszno), Ireneusz Dobczyński (Leszno), Mirosław Grzelak (Lubin).

Prawo startu w zawodach II Ligi w 1976 r. ma także 15 członków samolotowej kadry juniorów oraz — zgodnie z regulaminem lig — 5 dodatkowych pilotów, wytypowanych przez trenera kadry narodowej i zatwierdzonych przez Komisję Samolotową Aeroklubu PRL.

PLAN IMPREZ NA 1976 ROK

SPORT SAMOLOTOWY

IV SAMOLOTOWY RAJD PRZYJAŹNI O MEMORIAŁ ŻWIRKI I WIGURY ● Rzeszów, 29.VIII — 5.IX.
XIX SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNE ● Aeroklub Kielecki — Pińczów, 17—26.IX.
VII SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI RAJDOWO-NAWIGACYJNE JUNIORÓW ● Piotrków, 18—25.VIII.
XV LUBELSKIE ZIMOWE ZAWODY SAMOLOTOWE ● Lublin, 2—8.II.
XIV RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY I PILOTÓW ● Wrocław, 2—9.V.
III POMORSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE DZIENNIKARZY I PILOTÓW ● Toruń, 21—27.VI.
XII SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI W AKROBACJI ● Aeroklub Radomski w Piastowie, 5—11.VII.
II SZCZECIŃSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE W AKROBACJI ● Szczecin, 3—8.VIII.
III TORUŃSKIE ZAWODY SAMOLOTOWE W AKROBACJI JUNIORÓW ● Toruń, 8—12.IX.
ZAWODY SAMOLOTOWE III LIGI W 9 OKRĘGACH ● cały sezon.

SPORT SZYBOWCOWY

XXX SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI ● Leszno, 9—23.V.
XI KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA ● Lisie Kąty, 13—27.VI.
IV SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW ● Leszno, 15—29.VIII.
X KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KOBIET ● Lisie Kąty, 25.VII — 8.VIII.
ZAWODY SZYBOWCOWE III LIGI W 9 OKRĘGACH ● cały sezon.

SPORT SPADOCHRONOWY

XX SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI ● Bielsko-Biała, wrzesień.
XIII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW ● Nowy Targ, lipiec.
VII ZAWODY SPADOCHRONOWE KOBIET ● Zielona Góra, 24.IX — 3.X.
X ZAWODY SPADOCHRONOWE „O BŁĘKITNĄ WSTĘGĘ ODRY" ● Wrocław, 18—25.VII.
XIII ZAWODY SPADOCHRONOWE „O PUCHAR ZATOKI GDAŃSKIEJ" ● Gdańsk, 4—11.VII.
XII SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POMORZA ● Bydgoszcz, 20—27.VI.
VIII LUBELSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE ● Lublin, 6—13.VI.
VI RZESZOWSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE ● Rzeszów, 25.VII — 1.VIII.
X PIĘCIOBÓJ SPADOCHRONOWY ● Mielec, 3—7.IX.
X ZAWODY SPADOCHRONOWE W SKOKACH DO WODY ● Lublin, lipiec.
II ZAWODY SPADOCHRONOWE W AKROBACJI ZESPOŁOWEJ (RELATIV) ● Toruń, wrzesień.
III TURNIEJ SPADOCHRONOWY Z OKAZJI DNIA GÓRNIKA ● Katowice, grudzień.
OPOLSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE ● Opole, 7—14.VI.
ŁÓDZKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE ● Łódź, lipiec.
CZĘSTOCHOWSKIE ZAWODY SPADOCHRONOWE ● Częstochowa, lipiec.

SPORT BALONOWY

LOT PRZEZ TATRY ● Dolina Chochołowska, druga połowa kwietnia.
II ZAWODY BALONOWE Z OKAZJI ŚWIĘTA „TRYBUNY ROBOTNICZEJ" ● Łódź, pierwsza połowa czerwca.
II ZAWODY BALONOWE O PUCHAR „TRYBUNY LUDU" ● Warszawa, koniec sierpnia.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

TORUŃSKI KLIMAT

Pokażcie mi drugi aeroklub, którego sprawy byłyby wyłącznym tematem obrad miejskiej rady narodowej? Fakt taki zaistniał natomiast w Toruniu, którego ojcowie poświęcili w 1974 r. całą debatę swemu lotniczemu dziecku, Aeroklubowi Pomorskiemu. Tym jednak nie zaczęła się i na tym nie zakończyła serdeczna opieka władz partyjnych i administracyjnych Torunia oraz władz nowego województwa nad toruńskim aeroklubem. Trwa ona nadal i to nie tylko od święta, ale przede wszystkim na co dzień. Niemniej ścisłe związki istnieją między aeroklubem a toruńskimi instytucjami i zakładami pracy. Można więc śmiało powiedzieć, że Toruń dobrze dba o swoich lotników, ale i lotnicy robią wszystko, by zasłużyć sobie na względy swojego miasta i regionu. A oto kilka przykładów, świadczących o tych serdecznych i efektywnych związkach.

W najbliższych latach na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego zbudowany zostanie nowy port lotniczy. Znajdzie się w nim m.in. zaplecze techniczne, szkoleniowe i gastronomiczne, hotel, pomieszczenia dla służby zdrowia i służby meteorologicznej. Nowy port, o powierzchni użytkowej ok. 800 m^2, ma być oddany do użytku w latach 1977—1978. Obecny stan tego przedsięwzięcia — to opracowywanie dokumentacji. Budowa nowego portu lotniczego jest jednak w planie miejskich inwestycji, są wyasygnowane przez miasto środki na ten cel, wskazany jest wykonawca. Jest więc realna nadzieja, iż wkrótce ruszy budowa i przewidziany termin oddania jej do użytku zostanie dotrzymany.

Pięknie owocuje podpisana w ubiegłym roku umowa o współpracy pomiędzy Aeroklubem Pomorskim i największym toruńskim zakładem pracy „Elaną". W „Elanie" powstał zakładowy klub lotniczy dla pracowników. Ich lotniczy trening w aeroklubie wspierany jest przez macierzysty zakład pracy. Zakładowa gazeta jest dobrą popularyzatorką lotnictwa. Aeroklub organizuje dla pracowników „Elany" festyny lotnicze połączone z lotami pasażerskimi.

W najbliższym czasie podpisana zostanie podobna umowa z Uniwersytetem Mikołaja Kopernika. Uczelnia pomagać będzie aeroklubowi w sprawach technicznych i szkoleniowych. Aeroklub prowadzić będzie szkolenie lotnicze studentów.

Nie koniec to bynajmniej związków lotników z miastem. Ta pożyteczna więź jest zasługą wielu ludzi, takich jak prezydent Torunia i członek Zarządu Aeroklubu Pomorskiego inż. Marian Rissman, przewodniczący Wojewódzkiej Komisji Kontroli Partyjnej i również członek Zarządu AP mgr Zygmunt Machowski, dyrektor hoteli „Orbis" w Toruniu i prezes Aeroklubu Pomorskiego mgr Edwin Orsztynowicz, kierownik AP Stefan Mrozowicz i inni.

Aeroklub Pomorski, ze swym piękniejącym i rozbudowującym się lotniskiem, pragnie służyć jak najlepiej swojemu miastu i regionowi oraz całemu lotnictwu. Sprzyjający klimat i coraz lepsze warunki tej działalności sprawiają, że Toruń mógłby być bardziej znaczącym niż do tej pory punktem na mapie naszego lotnictwa sportowego. By tak się stało, potrzebne jest jednak większe niż dotąd zainteresowanie i pomoc ze strony Aeroklubu PRL. Wydaje się, że możliwości i aspiracje Torunia należy jeszcze bardziej niż dotąd wesprzeć i wykorzystać. Dla dobra całego lotnictwa sportowego.

Halny

AMBITNE PLANY

Prezentowany obok kalendarz imprez sportowych na 1976 r. daje pojęcie o skali działalności Aeroklubu PRL w zakresie wyczynu lotniczego. Liczba i zróżnicowana ranga imprez, oparta o system lig dobrze zdający egzamin także w lotnictwie, gwarantują zawodniczy start każdemu sportowcowi lotniczemu. Najlepszym zaś stwarzają możliwości sukcesywnego awansu, z reprezentowaniem barw narodowych włącznie. Pomimo iż jest to kalendarz imprez krajowych, w wielu z nich tradycyjnie już wystartują także sportowcy lotniczy innych krajów. Podnosi to atrakcyjność sportowej rywalizacji i daje naszym lotnikom możliwość szerszej konfrontacji sił.

Imprezy krajowe są jednak tylko częścią sportowej działalności Aeroklubu PRL. Tak jak dotychczas, również w roku bieżącym reprezentanci polskiego lotnictwa sportowego wystartują w wielu imprezach zagranicznych. Między innymi szybownicy, spadochroniarze, akrobaci samolotowi i baloniarze wezmą udział w mistrzostwach świata. Zaplanowany jest start naszych reprezentantów w zawodach krajów socjalistycznych. Polscy lotnicy sportowi wystartują w niektórych mistrzostwach narodowych oraz innych zagranicznych zawodach o wysokiej randze. Wreszcie, oprócz startów w barwach Aeroklubu PRL, spora grupa pilotów i skoczków startować będzie za granicą w wyniku kontaktów międzyklubowych.

Sport lotniczy jest ważną, ale przecież nie jedyną formą działalności Aeroklubu PRL. Równie ważne jest szkolenie (i wychowywanie) młodzieży, ciągłe doskonalenie umiejętności pilotów i skoczków oraz aeroklubowej kadry społecznej i zawodowej, działalność popularyzatorska i propagandowa. I w tym zakresie wysiłek ośrodków centralnych i aeroklubów regionalnych Aeroklubu PRL zasługuje na wiele uznania. Plan zamierzeń jest równie bogaty. Jego realizacja wymagać będzie jednak wiele serdecznego wysiłku wszystkich, którym leży na sercu dobro lotnictwa sportowego. Zapowiada się więc kolejny pracowity, ale i ciekawy sezon, chociaż wiele ośrodków i aeroklubów pracuje intensywnie cały rok kalendarzowy.

Zima jest okresem wzmożonej działalności zwłaszcza w ośrodkach górskich — Jeleniej Górze i Nowym Targu, gdzie wykonuje się loty związane z wykorzystaniem górskiej fali. W Aeroklubie Jeleniogórskim prowadzone jest więc przez cały rok szkolenie wyczynowe i falowe dla pilotów z całego kraju oraz dla pilotów zagranicznych, tzw. bezdewizowych. Ponadto — szkolenie i wyczyn dla pilotów tzw. dewizowych. W aeroklubie pod Śnieżką odbędzie się też, w okresie od 30 sierpnia do 29 września, kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów samolotowych i szybowcowych. Przewiduje się, że w kursie uczestniczyć będzie 50 osób.

Bogaty program działalności ma Aeroklub Tatrzański — Centralny Ośrodek Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego. Już w dniach od 2 do 7 lutego br. odbędzie się tam odprawa instruktorów spadochronowych z całego kraju. Od 1 czerwca do 30 września prowadzone będzie wyczynowe szkolenie spadochronowe dla skoczków z całego kraju i szkolenie sędziów spadochronowych. W okresach 27 maja — 5 czerwca i 30 lipca — 18 sierpnia spadochronowa kadra narodowa przygotowywać się będzie do tegorocznych mistrzostw świata. Poza całoroczną działalnością, miejscowy aeroklub w okresach występowania fali górskiej nad Tatrami prowadzi szkolenie i szybowcowe loty falowe (przede wszystkim w okresie jesienno-zimowym).

Centrum Szybowcowe w Lesznie rozpoczyna wyczynowe szkolenie szybowcowe 15 kwietnia i prowadzi je do 30 września. Z tej formy szkolenia w leszczyńskim centrum skorzysta w tym roku ok. 150 pilotów. Ponadto w Lesznie odbywać się będą zgrupowania treningowe kadry narodowej i juniorów oraz przygotowania ekip sportowych, wyjeżdżających za granicę. Pierwsze zgrupowanie treningowe kadry narodowej odbędzie się tam w dniach 28 marca — 14 kwietnia. Od 15 do 30 kwietnia trenować będzie w Lesznie kadra juniorów I i II rocznika. Centrum będzie głównym organizatorem treningu ekipy na mistrzostwa świata, który odbędzie się w ostatniej dekadzie kwietnia w Olsztynie.

Centrum Szkolenia Spadochronowego w Krośnie cały sezon letni szkolić będzie skoczków dla wojsk powietrzno-desantowych. Ponadto od 12 kwietnia rozpoczyna się tam miesięczny kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów spadochronowych. Cały lipiec odbywać się będzie w Krośnie szkolenie stu skoczków spadochronowych, na zlecenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Od 1 lipca do 5 września szkolić się będą, w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, młodzi piloci samolotowi (teoria i praktyka). Tam też odbędzie się, w dniach 17—24 lipca, obóz przygotowawczy samolotowej kadry rajdowo-nawigacyjnej przed polsko-czechosłowackim IV Samolotowym Rajdem Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury. Tu odbędą się w kwietniu KWT i KTP kierowniczego personelu lotniczego aeroklubów.

Aeroklub Grudziądzki wyczynowe szkolenie szybowcowe dla pilotów z całego kraju rozpoczyna 15 kwietnia. Trwać ono będzie do 30 września. Przez cały kwiecień w Lisich Kątach odbywać się będą kontrole wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych (KWT i KTP) dla kierowniczego personelu lotniczego aeroklubów. Tu także odbędą się odprawy szkoleniowe kierowników i szefów wyszkolenia aeroklubów regionalnych.

W Aeroklubie Radomskim — Centralnym Ośrodku Akrobacji Samolotowej odbędą się cztery obozy szkoleniowe kadry narodowej akrobatów (w okresach: 5—14 kwietnia, 22 kwietnia — 1 maja, 14—23 maja i 12—15 lipca). Natomiast przez cały sezon trwać tam będzie dla instruktorów samolotowych szkolenie doskonalące w akrobacji. Kadra juniorów w tej dyscyplinie swój obóz szkoleniowy będzie mieć w dniach 1—7 września w Toruniu. Szkolenie i sprawdziany w akrobacji samolotowej odbywać się będą w czasie całego sezonu w ośrodkach akrobacji w Gliwicach, Świdniku, Szczecinie i Toruniu.

Wiele obowiązków wyszkoleniowo-sportowych nałożono na najmłodszy w kraju Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej — Ośrodek Szkolenia Samolotowego. Od 15 kwietnia do 15 sierpnia trwać tam będzie, na kolejnych 15-osobowych turnusach, szkolenie rajdowo-nawigacyjne młodych pilotów. Od 22 do 29 kwietnia przebywać będą w Piotrkowie, na obozie szkoleniowym, piloci rajdowo-nawigacyjni kadry narodowej i kadry juniorów. Od 15 czerwca do 15 lipca szkolić się tam też będą skoczkowie spadochronowi na zlecenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Być może w Piotrkowie zlokalizowane będzie także szkolenie pilotów dla potrzeb Polskich Linii Lotniczych LOT. Tam wreszcie odbędzie się, w dniach 22 kwietnia — 26 maja, kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów szybowcowych i samolotowych.

Poza Krosnem, w ramach LPW młodych pilotów samolotowych szkolić będą, w okresie od 25 lipca do 5 września, aerokluby w Białymstoku i Łodzi. Aeroklub Poznański przez cały lipiec szkolić będzie skoczków spadochronowych na zlecenie Ministerstwa Oświaty i Wychowania. W lipcu i sierpniu obozy szybowcowe i spadochronowe (dla 30 osób) prowadzić będzie aeroklub w Zamościu. Aeroklub Bydgoski organizuje w czerwcu obóz przygotowawczy zawodników przed międzynarodową próbą w wieloboju spadochronowym. W Aeroklubie Częstochowskim odbywać się będzie w czerwcu dwutygodniowy obóz szkolno-treningowy dla pilotów balonowych. Ośrodek Aeroklubu Bielsko-Bialskiego „Żar" w Międzybrodziu Żywieckim prowadzić będzie szybowcowe szkolenie wyczynowe od 1 maja do 30 października. W kilku ośrodkach i aeroklubach odbędą się sesje egzaminacyjne przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną.

We wszystkich aeroklubach regionalnych odbywać się ponadto będzie normalne szkolenie i trening, których nasilenie przypada jak zwykle na lipiec i sierpień. Przewiduje się, że na wakacyjnych kursach lotniczych szkolić się będzie ogółem ok. 800 młodzieży.

Już tylko wymienione zgrupowania i szkolenia świadczą o skali zadań. Są one niemałe i niełatwe zwłaszcza w sytuacji, kiedy przyznany centralnie limit środków nie zabezpiecza wszystkich potrzeb w zakresie szkolenia i sportu lotniczego.

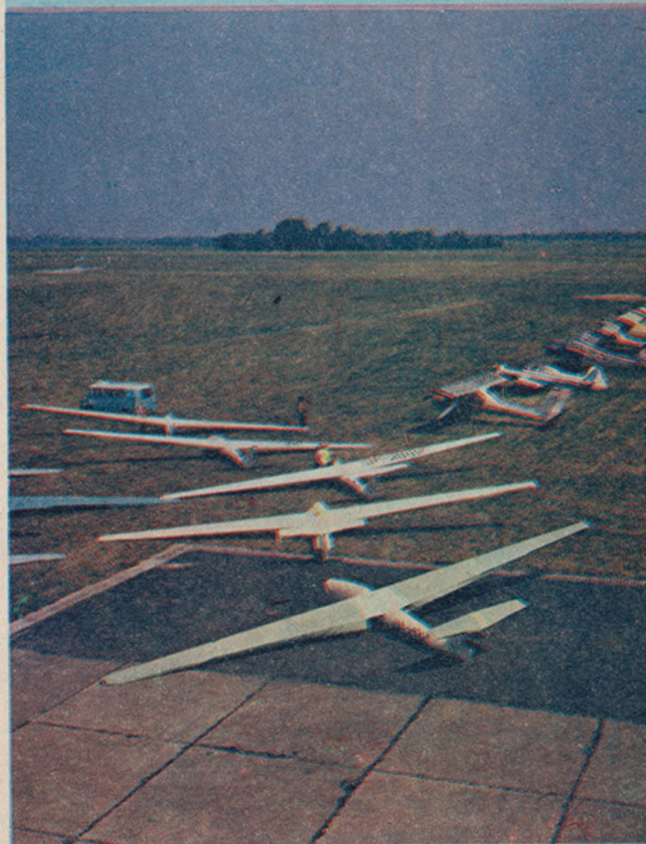


Przyznane środki wystarczają tylko na absolutnie konieczne zadania szkoleniowe i sportowe, bez których nie może być prowadzona w miarę prawidłowo ta działalność. Stąd w br. Aeroklub PRL przyjął zasadę nie planowania centralnego nalotów i innych wskaźników wyszkoleniowych. Planują je natomiast oddolnie aerokluby regionalne, w zależności od posiadanych możliwości sprzętowych i finansowych. W tej sytuacji najbardziej intensywną działalność wyszkoleniowo-sportową będą mogły prowadzić te aerokluby regionalne, które potrafią sobie wypracować i uzyskać ponadplanowe dochody własne i tym samym zapewnić sobie środki na paliwo lotnicze.

Ambitne plany muszą więc iść w parze z dużym wysiłkiem. Rekordowe rezultaty ubiegłego roku, podobnego pod względem finansowania, dają jednak nadzieję, że i rok 1976 przyniesie lotnictwu sportowemu cieszące nas wszystkich rezultaty.

HENRYK KUCHARSKI

Zdjęcia: B. Koszewski i L. Zielaskowski



NASZE TRASY

TO NIE JEST BŁAHOSTKA

Czy można „robić interes" na modelarstwie lotniczym? Pytanie jest, oczywiście, z gatunku denerwujących, gdyż wszyscy uczciwi ludzie, w tym też oczywiście i modelarze, odpowiedzą: na czymś, co się kocha, nie robi się żadnych interesów. Tak, ale okazuje się, że są tacy, którzy na modelarstwie żerują. Nasz czytelnik MAREK ŚLUSARSKI opisuje nam w obszernym liście to, co zobaczył 2 grudnia ub. r. obok Centralnej Składnicy Harcerskiej w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej. Przechodząc tam, ujrzał jak młodzi ludzie, obładowani towarem pochodzącym ze Składnicy, oferowali do pokątnej sprzedaży modele samolotów, tzw. „kity", m. in. firm Revell i Matchbox. Ceny tych modeli, sprzedawanych nielegalnie, są oczywiście 2 i 3-krotnie wyższe niż w sklepie. Któż to są ci „hobbiści" spod Składnicy? Przykra sprawa: to w większości młodzież w wieku 12—16 lat. Tacy właśnie, młodociani, już robią „interesy".

Jest publiczną tajemnicą, o czym zresztą pisze również p. Ślusarski, że już od dawna istnieje handel modelami tego rodzaju na tzw. „perskim rynku" w Warszawie. Oferuje się tam, oprócz modeli, odpowiednie do nich katalogi i prospekty, których nie uświadczy przeciętny kupujący w Składnicy.

O tym wszystkim p. Ślusarski zakomunikował telefonicznie dyrektorowi CSH, który mu odpowiedział, że dyrekcji nic w tej sprawie nie wiadomo, a poza tym, że „nie ma przepisu, który by zabraniał sprzedawać w większej ilości modele prywatnym odbiorcom, lecz postara się sprawę zbadać i dać odpowiedź telefoniczną". Odpowiedzi takiej — p. Ślusarski nie otrzymał.

Być może, że dla wielu osób wyżej opisana sprawa jest błaha i nie warta aż poruszenia jej w felietonie, ale my jesteśmy zdania, że to nie jest bynajmniej błahostka. Całkowicie zgadzamy się z twierdzeniem naszego czytelnika, który pisze, iż niewesołe aspekty takiego procederu wiążą się z niezaspokojoną ludzką pasją zbieractwa oraz problemem wychowania i postaw młodzieży.

Trudno bowiem dla prawdziwych entuzjastów lotnictwa, a więc modelarzy, aby uznali za normalne zjawisko spekulację, nielegalny handelek czymś, co niełatwo jest zdobyć. W połowie listopada ubr., na przykład, nasi czytelnicy dowiedzieli się o planowanej sprzedaży wymienionych modeli w oddziale Składnicy przy ul. Marchlewskiego w Warszawie. Niestety, w ciągu kilku godzin wykupiono wszystkie i gdy pojechali tam po pracy, nic już nie było.

Sygnalizujemy Dyrekcji CSH tę sprawę. Należy się nią zająć, ale — nie tak oczywiście, aby wraz z likwidacją podłoża zlikwidować samą sprzedaż modeli tej klasy. To by było czymś najgorszym. Orientujemy się, że walka z takim procederem nie jest łatwa, lecz wierzymy również, iż na każdy sposób — jest kontrsposób, i to skuteczny.

JANOWI RECZYŃSKIEMU, JAROSŁAWOWI SKOCZYLASOWI i sporej grupce innych naszych czytelników komunikujemy, że o dopuszczeniu do szkolenia lotniczego decyduje — gdy chodzi o względy zdrowotne — wyłącznie Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Jedynie lekarze—specjaliści mogą udzielić wyczerpujących informacji o stanie zdrowia kandydata i o tym, co stanowi ewentualną przeszkodę w przyjęciu na szkolenie. Skierowania do GOBLL wydają aerokluby regionalne.

(z)

PRZYPOMINAMY

W styczniu przyjmujemy zgłoszenia kandydatów do „Błękitnych Skrzydeł" za rok 1975

Przypominamy, że w styczniu przyjmujemy od Czytelników, organizacji i instytucji lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego zgłoszenia kandydatów, ludzi i zespołów, którzy za wybitne osiągnięcia w 1975 roku powinni zostać uhonorowani „BŁĘKITNYMI SKRZYDŁAMI".

Zgłoszenia kandydatów, indywidualnych i zbiorowych, przyjmujemy tylko **do 31 stycznia 1976 r.** Wnioski powinny być odpowiednio umotywowane, pożądane są przy tym opinie organizacji społeczno-politycznych oraz fotografie kandydatów.

Nadesłane do redakcji wnioski i propozycje rozpatrzy w lutym br. kapituła „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ", złożona z przedstawicieli redakcji, lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego. Ogłoszenie listy laureatów Honorowego Wyróżnienia Roku p.n. „BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1975" nastąpi w końcu marca 1976 r.

Zgłoszenia kandydatów do „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ" za rok 1975 prosimy kierować pod adresem:

Redakcja „Skrzydlatej Polski"
ul. Widok 8
00-023 Warszawa
z dopiskiem na kopercie
„BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1975".

listy DO „SKRZYDLATEJ"

W SPAWIE ZNACZKÓW

Szanowna Redakcjo!

W numerze 42 (1267) „SP" z ub. r., w felietonie „Zachwyty i niepokoje", przeczytałem kilka spostrzeżeń i uwag dotyczących wydanych niedawno przez Ministerstwo Łączności znaczków upamiętniających 50-lecie pierwszego polskiego znaczka lotniczego. Nie ze wszystkimi uwagami „Obserwatora" można się zgodzić. Jestem autorem projektów tych znaczków, a przy tym, co wydaje się być nie bez znaczenia, długoletnim czytelnikiem „SP" oraz do dzisiaj działającym (wprawdzie amatorsko) modelarzem lotniczym. Dlatego sprawy lotnictwa w ogóle, a w szczególności przedstawiania go na znaczkach pocztowych, są mi bliskie. Nie zamierzam w tym miejscu bronić samej formy plastycznej wydanych znaczków (bo było to przedmiotem działania i oceny specjalnej komisji), jak również poddawać w watpliwość twórczości znakomitego, jak sam „Obserwator" zaznaczył Janusza Grabiańskiego, zresztą długoletniego współpracownika „Skrzydlatej". Chciałbym jednak zwrócić uwagę na fakt, że wprawdzie poczta polska wydała w 1925 roku (aż) 9 znaczków, ale przedstawiających jeden i ten sam rysunek. Ja natomiast zaproponowałem 2 różne znaczki, przedstawiające samoloty z odległych od siebie epok. I nie chodzi tu o to, jak twierdzi „Obserwator", że również inne samoloty przewoziły i przewożą pocztę, że istnieje lotnictwo usługowe, gospodarcze, sportowe itp., ale głównie o podkreślenie faktu, że jest to r o c z n i c a wprowadzenia do obiegu pierwszego polskiego znaczka lotniczego, zresztą przedstawiającego zupełnie symboliczną sylwetkę samolotu. Z tych względów było moją intencją nawiązać na znaczku (2,40 zł) do charakteru samolotu przedstawionego na znaczku z 1925 roku (dwupłat z charakterystycznym kształtem usterzenia). Natomiast znaczek o wartości 4,90 zł (Ił-62) ma pokazać, jak olbrzymi postęp dokonał się w lotnictwie na przestrzeni 50 lat. Przykro mi, że „Obserwator" nie dopatrzył się tej intencji.

Aby jednak osłodzić nieco gorycz zawodu „Obserwatora", uchylę rąbka tajemnicy i zdradzę, że Ministerstwo Łączności wprowadzi do obiegu 5-znaczkową serię znaczków lotniczych (również mego projektu). Tematem tej serii będzie polskie lotnictwo współczesne, a więc lotnictwo sportowe, usługowe, gospodarcze i wojskowe. Edycja ta niewątpliwie uzupełni lukę i zaspokoi popyt na tego rodzaju znaczki.

Łączę wyrazy szacunku i poważania

mgr JACEK BRODOWSKI
artysta plastyk

KORESPONDENCJE

AEROKLUB BIAŁOSTOCKI

Plan szkolenia podstawowego, łącznie z III klasą, wykonaliśmy w roku 1975 w 133%, zaś w nauce holu w 250%. Widoczne było duże zaangażowanie kandydatów na przyszłych pilotów. Do wykonywania lotów dopuszczonych zostało 48 pilotów.

Piloci sekcji szybowcowej wylatali ogółem 2135 godzin 16 minut. Przeleciano 31 926 km, w tym po trasach zamkniętych 18 869 km, co jest największą liczbą przelecianych dotychczas kilometrów w ciągu jednego sezonu lotnego. Wykonano ogółem 222 przeloty. Adam Sosnowski przelotem docelowo-powrotnym 480 km ustanowił nowy rekord w tabeli klubowej. Ponadto uzyskano 4 warunki do złotej odznaki szybowcowej za przeloty ponad 300 km, 2 diamenty za przelot 300 km po trasie zamkniętej, 2 diamenty za przelot 500 km, 1 diament za przewyższenie 5000 m. Trzech pilotów weszło do kadry szybowcowej juniorów, a do Krajowych Zawodów Szybowcowych w roku 1976 zakwalifikowało się 2 pilotów. Piloci aeroklubu startowali również w 6 zawodach szybowcowych, w tym — w zawodach I Ligi Litewskiej SRR, zajmując lokaty w środku tabeli.

Białostocka załoga zajęła 5 miejsce w Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów, pięciokrotnie nasze ekipy startowały w zawodach II ligi samolotowej. Dwóch pilotów zakwalifikowało się do mistrzostw Polski.

W przypadku sekcji spadochronowej na uwagę zasługuje współpraca z Aeroklubem Kowieńskim, polegająca m.in. na wspólnych startach w zawodach spadochronowych.

Największe sukcesy odniosła w r. 1975 sekcja modelarska, zdobywając 1 tytuł wicemistrza świata, 2 tytuły mistrzów Polski, 2 tytuły wicemistrzów Polski i 2 czwarte miejsca, plasując się tym samym w czołówce krajowej.

Zainaugurowała również w r. 1975 swą działalność nowa sekcja aeroklubu — pilotów lotni, posiadająca największą lotnię w Polsce.

W r. 1975 podjęto szereg czynów społecznych na rzecz aeroklubu i miasta. Przepracowano ogółem ponad 1400 godzin na ogólną sumę ponad 120 000 zł. Ostatnim z czynów był udział ponad 30-osobowej grupy z aeroklubu przy poszerzaniu jezdni na trasie przelotowej do Kuźnicy Białostockiej. Przepracowano wówczas 120 godzin, w ramach czynu przedzjazdowego.

Janusz Puśko



Borys Bugajenko — ul. Krasnoarmiejskaja 26 m. 45. 252004 Kijów, USRR. Poszukuje wielu książek o tematyce lotniczej polskich i czeskich oraz wielu pism lotniczych. Chętnie odstąpi książki: A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1918—1939", W. Schiera „Samoloty w historii i miniaturze", A. Sala „Rakiety bojowe", A. Jakowlewa „Sowietskije samolioty", B. Szawrowa „Samolioty Strany Sowietow", S. Demina „Sowietskije samolioty", V. Německa „Vojenska Letadla 1900—1918".

Paweł Mańkowski — ul. Dalibora 18/1, 01-439 Warszawa; Dariusz Bożek — ul. Świerczewskiego 15/8, 76-200 Słupsk. Są stałymi czytelnikami „SP" i interesują się lotnictwem. Zbierają modele plastykowe samolotów w skali 1:72. Chcieliby nawiązać korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

Tomasz Wiśniewski — Aleje Niepodległości 71A m. 39. 02-626 Warszawa. Ma 14 lat. Zbiera modele redukcyjne samolotów z lat II wojny światowej w skali 1:72. Poszukuje modeli PZL P-11c i Me-109 (Revell) oraz emalii Humbrol (ciemnozieloną, czarną i zielonoszarą). W zamian oferuje: Morane-406 i Curtiss-75 A.3 oraz liczne farby metaliczne (Heller).

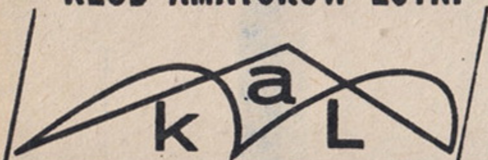
Kazimierz Antczyk — ul. Świerczewskiego 9, 58-260 Bielawa. Poszukuje numerów „Skrzydlatej Polski": 33, 43, 48 i 49/1972.

Czesław Rekowski — 82-322 Szembruk, woj. toruńskie. Ma 14 lat i interesuje się lotnictwem. Poszukuje modeli samolotów z I i II wojny światowej. W zamian odstąpi plastykowe modele samolotów pasażerskich firm zachodnich.

Krzysztof Radzanowski — ul. Kościelna 1 bl. 11/8, 05-800 Pruszków. Ma 15 lat. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej". Chętnie wymieni następujące modele plastykowe samolotów w skali 1:72: Matchbox „Hurricane-IIc", „Mustang", „Spitfire-IX", „Gloster-Gladiator", Airfix „Mosquito-II, VI, XVIII", Jak-9D, Heller Jak-3, Monogram „Goshawk Curtiss" — na samoloty USA, W. Brytanii i ich przeciwników z lat II wojny światowej.

WKŁADKA SPECJALNA
TYGODNIKA
„SKRZYDLATA POLSKA"

KLUB AMATORÓW LOTNI



WITOLD SOBIESZCZAŃSKI



Lotnia MONA-III, poprzedniczka lotni SP-STANDARD. Zdjęcie: Wanda Polaszewska

BUDUJEMY LOTNIĘ

SP-STANDARD

Jest to lotnia-miękkopłat, klasy standard, opracowana według przepisów Międzynarodowej Komisji Swobodnego Lotu (CIVL), komisji należącej do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Powierzchnia nośna płata wynosi 17 m², masa lotni — 18 kg, wydłużenie płata (stosunek kwadratu rozpiętości płata do jego powierzchni) — 2,8, doskonałość aerodynamiczna — 4,5. Lotnia SP jest przeznaczona dla pilotów o masie 44—83 kg. Zakres ten wynika z przepisów CIVL o dopuszczalnym obciążeniu przypadającym na 1 m² powierzchni nośnej płata i jest przestrzegany na zawodach. Ze względów bezpieczeństwa na lotni SP nie powinni latać piloci o masie poniżej 44 kg (ewentualny balast należy umieścić pod ławeczką), natomiast wytrzymałość lotni wystarcza również dla osób znacznie cięższych (np. o masie 120 kg i więcej).

Lotnia SP jest konstrukcją bardzo prostą i może być wykonana z dostępnych w kraju materiałów, których koszt wynosi ok. 4,5 tysiąca złotych.

Została ona opracowana na podstawie doświadczeń uzyskanych przy budowie i użytkowaniu sześciu lotni typu MONA-I, II, III, V, na których kilkudziesięciu pilotów wykonało ponad 400 lotów w różnych warunkach terenowych i meteorologicznych. Rozwiązania techniczne lotni SP zostały sprawdzone praktycznie. Miękkopłat ma dobrą stateczność, zadowalającą sterowność i jest łatwy w pilotażu.

SZKIELET KONSTRUKCJI

Krawędzie natarcia, kil, dźwigar, rury trójkąta, poprzeczkę i słupek należy przyciąć z odpowiednich rur (z materiału podanego w tablicy), według wymiarów podanych na rys. 3. Następnie trzeba lekko wcisnąć w środek rur tuleje wzmacniające (pozycja 16 i 17). Ich średnica zewnętrzna powinna być o około 0,1 mm mniejsza od wewnętrznej średnicy rury. Po wytoczeniu, ostre krawędzie tulei należy lekko ukosować.

Teraz należy wywiercić otwory.

Okucia (tablica, pozycje 1, 2, 3) wykonujemy według rys. 3. Okucie wierzchołka płata wyginamy na rurze o średnicy zewnętrznej 45 mm.

UWAGA: jedno okucie uniwersalne (pozycja 2) ma w podstawie otwór o średnicy 10 mm, przez który przechodzi śruba M 10 łącząca dźwigar z kilem (węzeł II). Ze względu na współosiowość, otwory w okuciach 1 i 2 wiercimy po wygięciu blachy, na wiertarce kolumnowej.

W węzłach II, V (w obu) i VI (obu) według rys. 1 — można dodatkowo użyć duralowych podkładek kształtowych, robiąc w nich wgłębienia walcowe o promieniu odpowiadającym promieniom zewnętrznym łączonych rur. Uczyni to węzły bardzo sztywnymi, a śruby nie będą pracowały na zginanie. Śruby te muszą być, oczywiście, odpowiednio dłuższe.

POKRYCIE

Pokrycie szyjemy ze sztywnego, grubego i ciężkiego ortalionu o gramaturze 120—150 g/m². Najlepszy byłby oczywiście dakron, lecz podrożyłby znacznie koszt lotni. Najpierw pasy z ortalionu sklejamy butaprenem (ułatwia to szycie) na zakładkę tak, aby uzyskać równą, gładką powierzchnię materiału. Szyjemy ściegiem zygzakowatym. Najpierw zszywamy lewą i prawą połówkę pokrycia, na których wykreślamy jego ostateczny kształt. Przycinamy, kleimy i szyjemy ściśle według rys. 2.

UWAGA: ponieważ podczas lotu wolne końce krawędzi natarcia lekko się uginają, kieszenie na te krawędzie nie tworzą linii prostej, lecz poczynając od węzłów V odchylają się w kierunku środka płata (krawędzie spływu skrócone są o 50 mm — rys. 2).

Krawędź spływu ma podwójną zakładkę (przekrój C-C). Listwy usztywniające o szerokości 30 mm są wykonane ze sklejki o grubości 3 mm.

W końce płata, które będą przymocowane do szkieletu, wszywamy podwójnie złożone linki nylonowe o średnicy 5 mm i długości 250 mm. Służą one do umocowania pokrycia. Otwory w kieszeniach wycinamy ściśle według rys. 2.

UWAGA: wszystkie czynności wykonujemy z maksymalną dokładnością.

ŁAWECZKA

Wykonujemy ją według rys. 10, 11 i 19 ze sklejki grubości 25 mm. Na pasy użyjemy taśmy nylonowej, takiej jak pasy bezpieczeństwa w samochodach. Przymocowujemy je do ławeczki w trzech miejscach (rys. 19) za pomocą wkrętów i płytek kwadratowych z blachy stalowej o grubości 1,5 mm. Pasy przymocowujemy do belki dźwigara bardzo starannie, przeszywając taśmy wielokrotnie (rys. 11). Zapięcie pasów biodrowych powinno być niezawodne i tak pomyślane, żeby ich rozpięcie wymagało użycia obu rąk. Najprostszym skutecznym rozwiązaniem może być użycie mocnej klamry od pasa wojskowego.

MONTAŻ SZKIELETU

Przez otwory o średnicy 4 mm, wywiercone w słupku (rys. 7) i w obu rurach trójkąta (rys. 9) przeciągamy stalowe linki, na które nasuwamy, uprzednio nieco spłaszczone, rurki zaciskowe o długości 80 mm (w węźle IV wystarczy 40 mm). Odmierzamy z pewnym naddatkiem poszczególne odciągi i unieruchamiamy połączenia przez zaklepanie rurek (węzły IV i VI lewy i prawy).

Na linki odciągów dolnych nasuwamy rurki z PCW (odcinki 1,5—2 m) (tablica, pozycja 12). Można dodatkowo nasunąć jeszcze krótkie odcinki rurki z PCW (tablica, pozycja 13), które nasuwamy również na rurki zaciskowe.

Górny podłużny odciąg (rys. 12) zakładamy zaczynając od węzła III. Wolny koniec słupka powinien być przesunięty o około 300 mm do przodu. Drugi koniec odciągu mocujemy do widełek przedniego ściągacza (rys. 4). Ściągacz powinien być skręcony do połowy zakresu regulacji. Linka odciągu musi być lekko napięta; oś kilu idealnie prosta.

Podobnie zakładamy górny odciąg poprzeczny (rys. 13). Ponieważ boczny ściągacz znajduje się po lewej stronie płata, po założeniu linki górny koniec słupka powinien się odchylać w prawo o około 20 mm, by po regulacji znalazł się w prawidłowej pozycji.

Następnie zakładamy dolne odciągi podłużne (rys. 14) zaczynając od węzła III. Obie linki muszą był dokładnie równe, a poprzeczka sterownicy dokładnie równoległa do dźwigara.

UWAGA: oś poprzeczki powinna być przesunięta w przód o 180 mm względem punktu mocowania trójkąta sterowniczego do dźwigara (dokładność — minus 10 mm).

Kolejno zakładamy linki dolnych odciągów podłużnych w węźle I. Naprężamy je dość mocno, tak aby kil wygiął się minimalnie (o kilka milimetrów) w dół. Tym samym likwidujemy niewidoczny — minimalny zwis linki górnego odciągu podłużnego. Ostatnią czynnością jest założenie dolnego odciągu poprzecznego (rys. 15). Lewa i prawa linka powinny być dokładnie takiej samej długości.

MONTAŻ KOŃCOWY

Demontujemy gotowy szkielet, nasuwamy pokrycie i zamocowujemy je do węzła I i końców rur płata. Pokrycie powinno być wzdłuż rur lekko naprężone, tak jednak, by w pobliżu punktów mocowania nie tworzyły się zmarszczki. Tkaninę mocujemy do szkieletu uprzednio wszytymi linkami, przeciągagając je przez otwory o średnicy 6 mm, wywiercone w okuciu wierzchołka (rys. 4) i w końcach rur płata.

UWAGA: wszystkie połączenia śrubowe nierozbieralne zabezpieczamy przed rozkręceniem przez punktowanie nakrętek.

Dokonujemy ostatecznej regulacji odciągów. Ściągacz boczny (w węźle V) skręcamy tak, aby linki poprzecznych odciągów były naprężone. Podobnie wybieramy ściągaczem linkę górnego odciągu podłużnego i wówczas kil ulega wyprostowaniu. Oba ściągacze zabezpieczamy przed rozkręceniem.

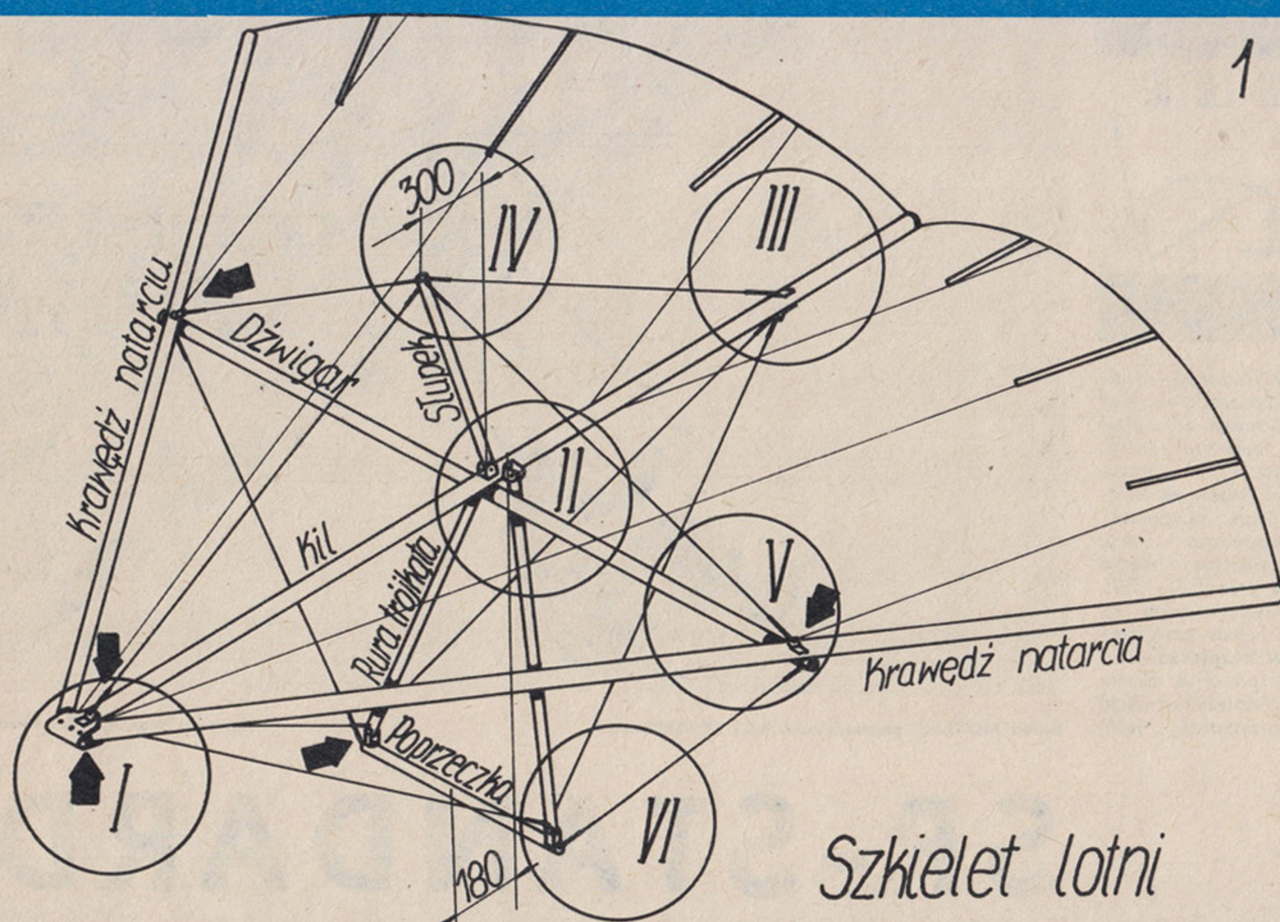
SKŁADANIE I ROZKŁADANIE

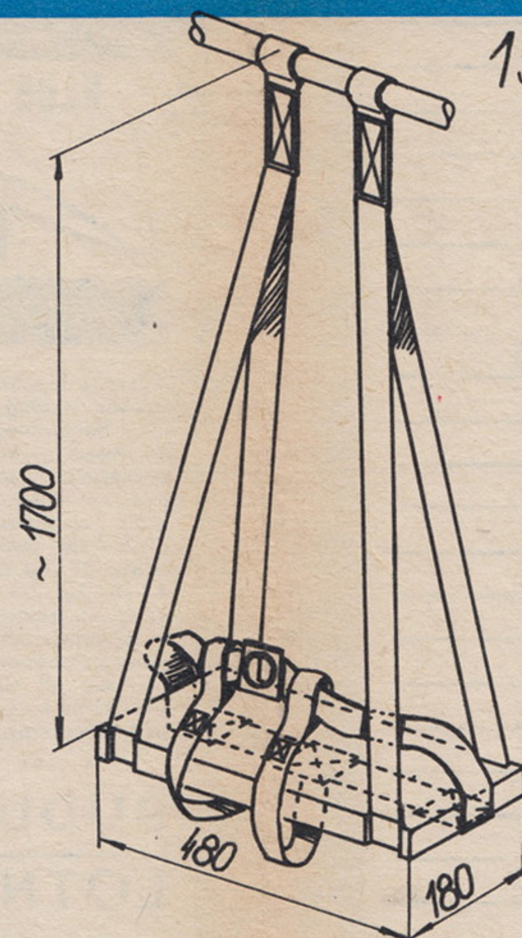
Objaśniają to rysunki 16—18. Potrzebne są dwa klucze 14 mm. Węzły rozbierane pokazane są na rys. 16 czarnymi strzałkami.

UWAGA: po zmontowaniu lotni do lotu, wszystkie rozkręcane połączenia śrubowe zabezpieczamy zawleczkami.

Złożoną lotnię chowamy w pokrowcu ochronnym, uszytym z nieprzemakalnej tkaniny (rys. 18).

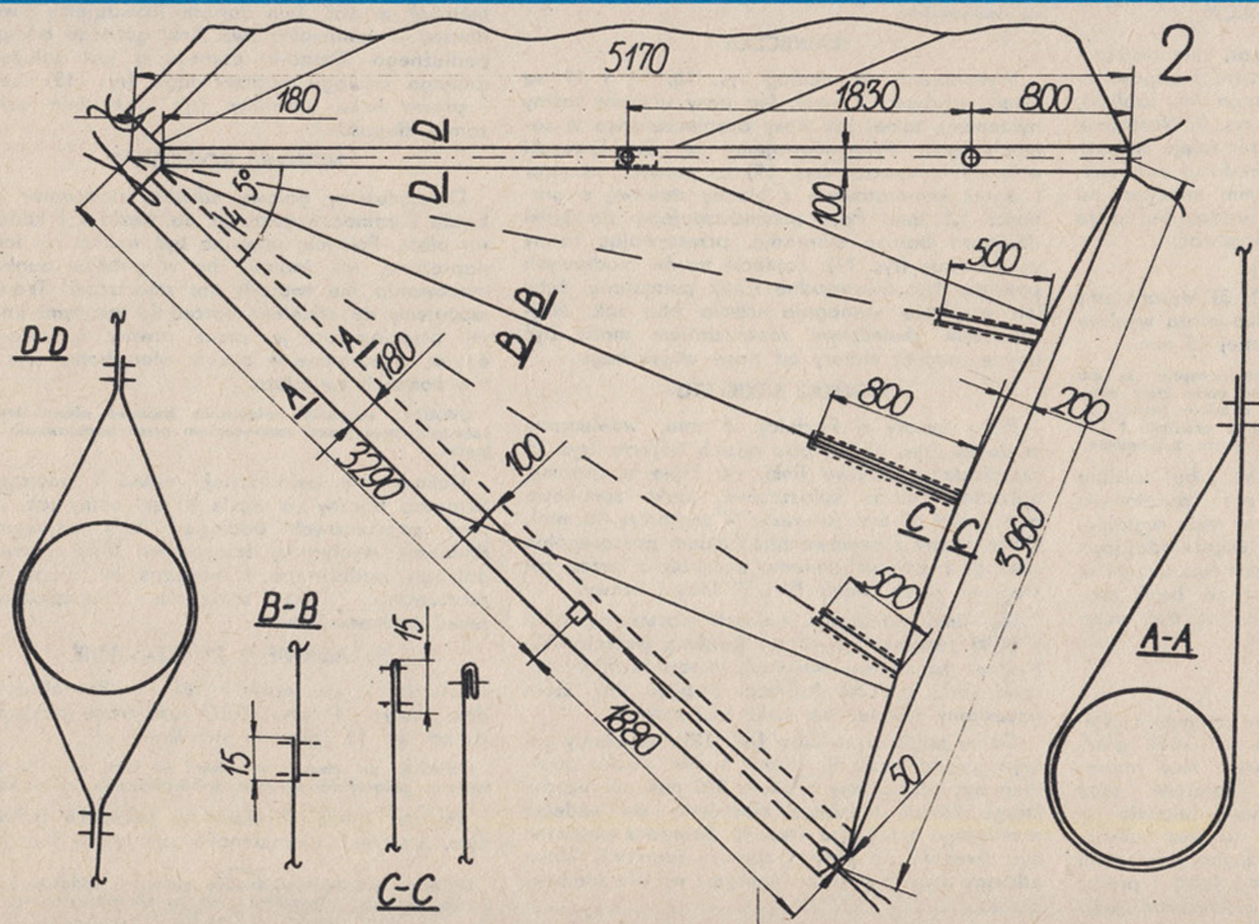
UWAGA: jakiekolwiek zmiany geometrii szkieletu i pokrycia, gatunku i wymiarów rur są niedopuszczalne.

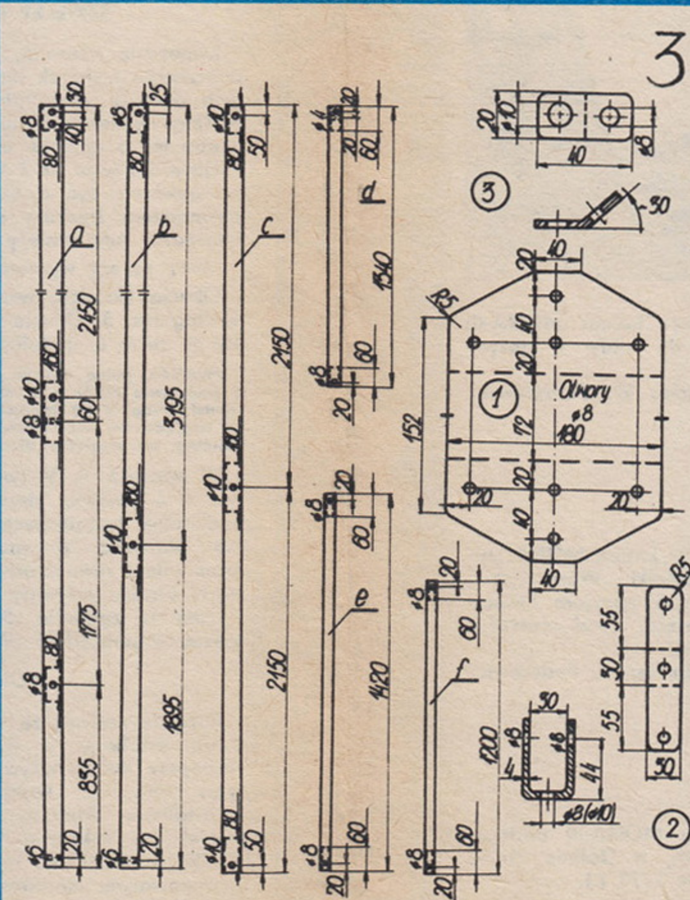


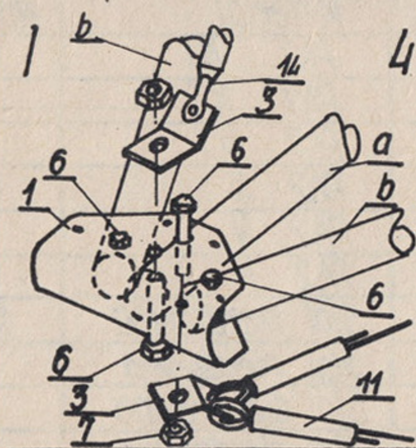


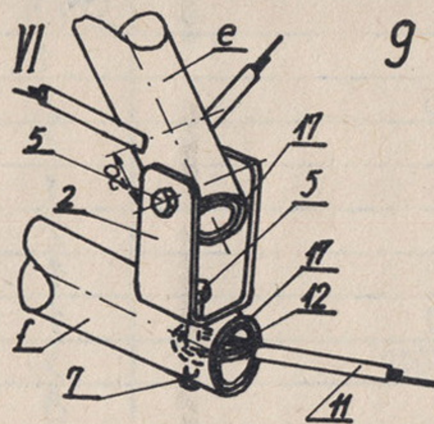
LOTNIA SP-STANDARD

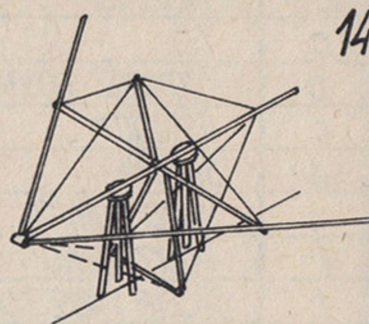
Rysunki:
WITOLD
SOBIESZCZAŃSKI

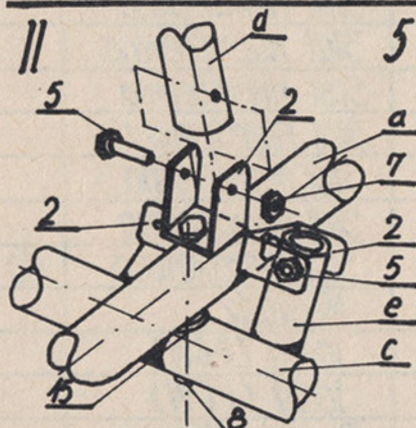


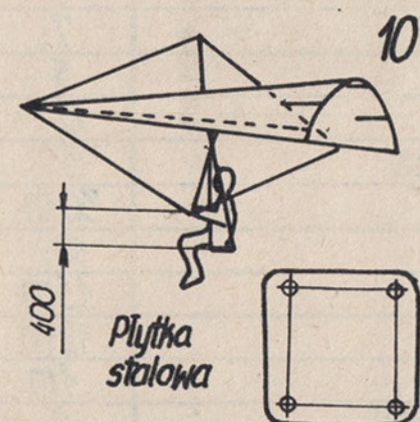


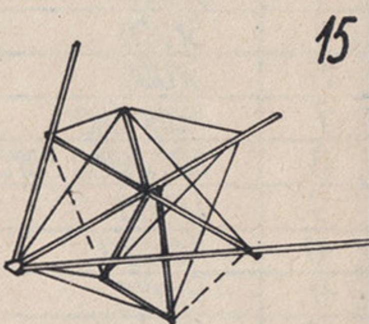

I
4
b
14
3
6
a
1
b
6
6
3
7
11

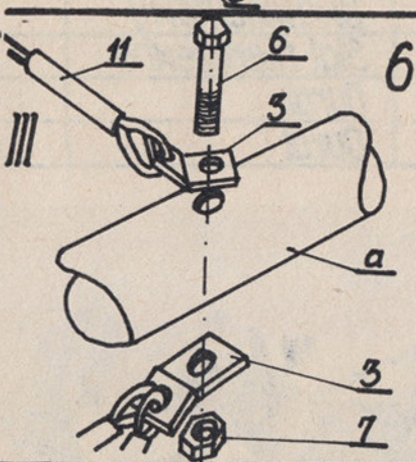

VI
9
e
17
5
2
5
17
12
f
7
11

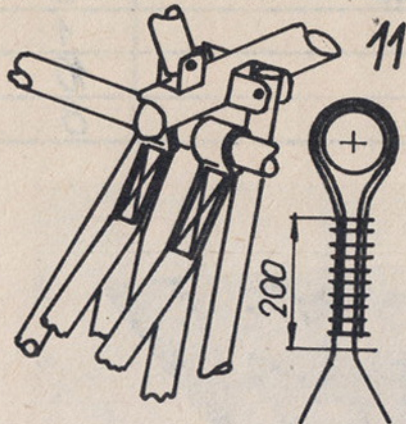

14

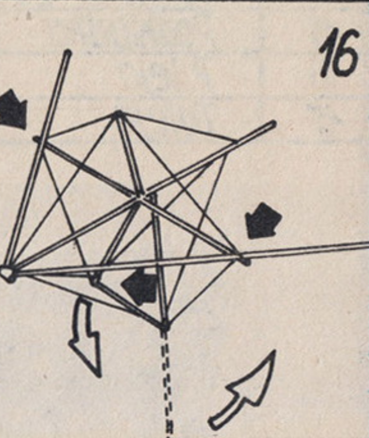

II
5
d
5
2
a
7
2
2
5
e
c
15
8

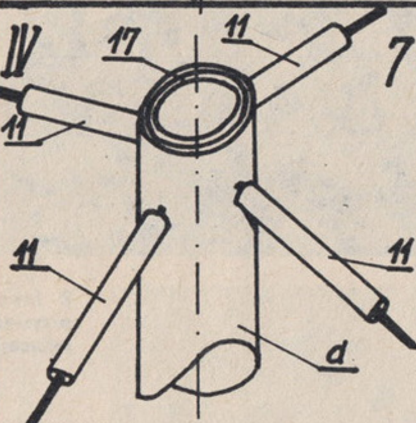

10
400
Płytka
stalowa

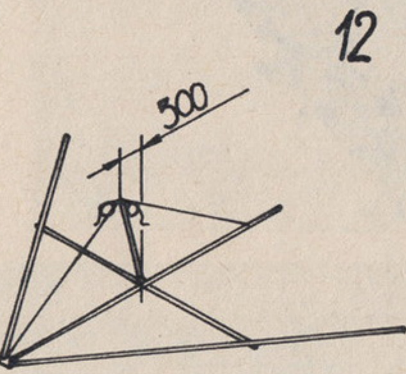

15

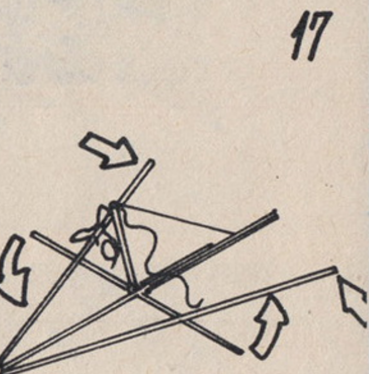

III
6
11
6
3
a
3
7

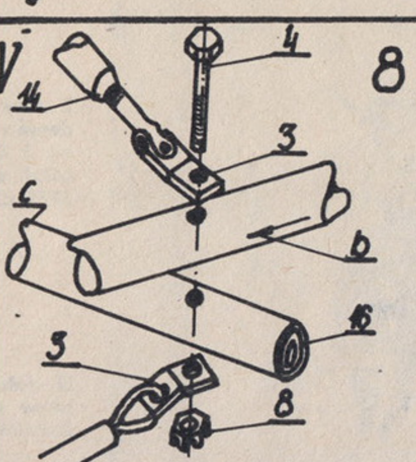

11
200

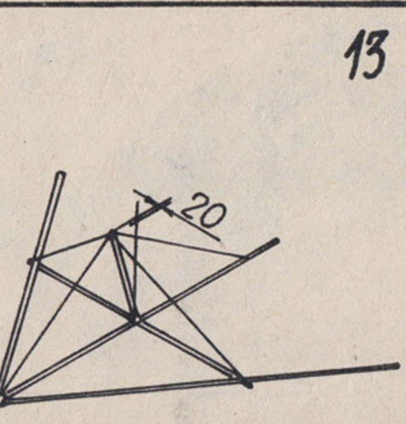

16

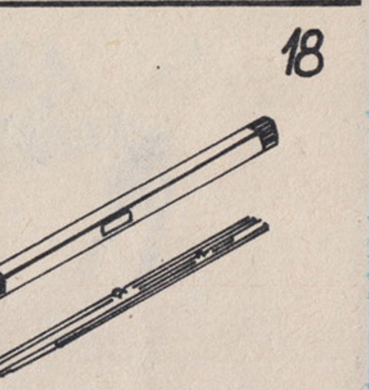

IV
7
17
11
11
11
11
d


12
500


17

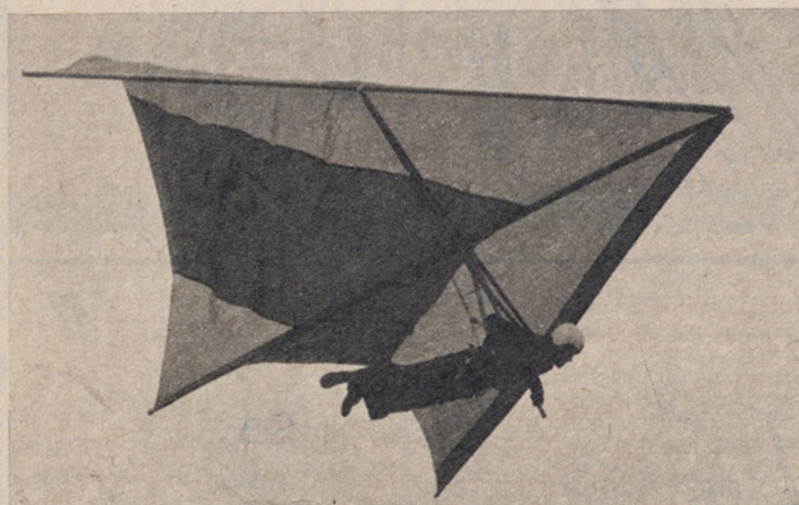

V
8
14
4
3
c
b
16
3
8


13
20

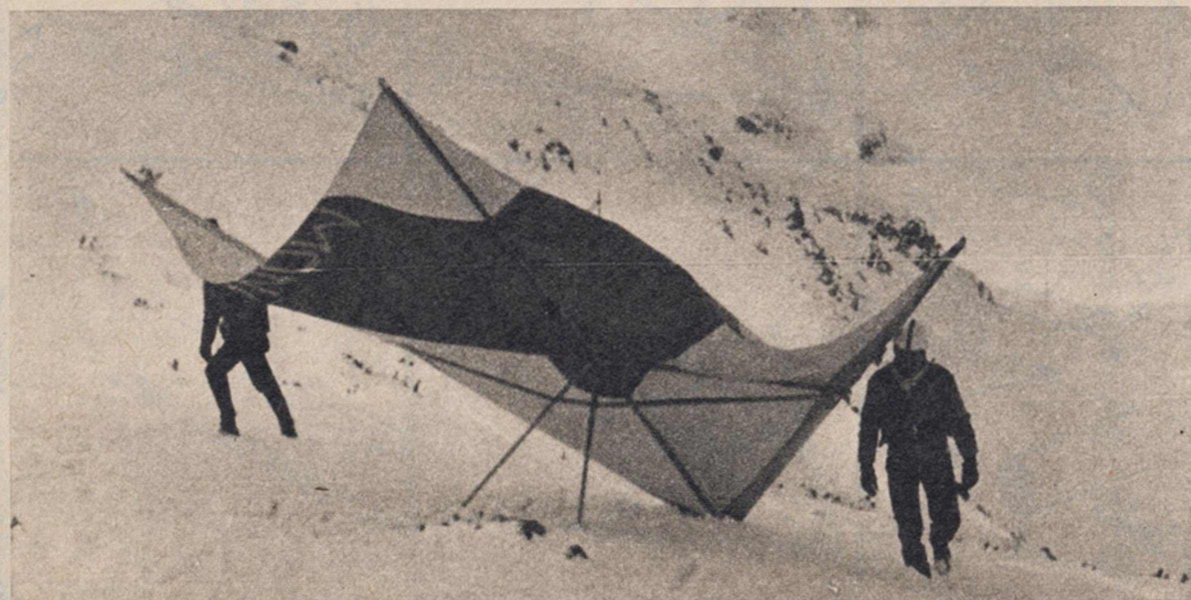

18

WYKAZ MATERIAŁÓW DO BUDOWY LOTNI SP-STANDARD

Ozn.	Nazwa	Sztuk	Materiał	Wymiary (mm)
a	Kil	1	PA7 NT	45×1,5
b	Krawędź natarcia	2	PA7 NT	45×1,5
c	Dźwigar	1	PA7 NT	45×1,5
d	Słupek	1	PA2 N	30×1,5
e	Rura trójkąta	2	PA2 N	30×1,5
f	Poprzeczka	1	PA2 N	30×1,5
1	Okucie wierzchołka	1	Stal nierdzewna	180×250×1,5
2	Okucie uniwersalne	5	Stal nierdzewna	30×140×4
3	Okucie odciągu	8	Stal nierdzewna	20×40×2
4	Śruba	3	Stal nierdzewna	M10×120
5	Śruba	7	Stal nierdzewna	M8×50
6	Śruba	5	Stal nierdzewna	M8×60
7	Nakrętka	12	Stal nierdzewna	M8
8	Nakrętka koronowa	3	Stal nierdzewna	M10
9	Linka	30 m	Stal nierdzewna	⌀3
10	Kausza	10	Stal nierdzewna	do linki ⌀3
11	Rurka	1,5 m	Mosiądz	8×1
12	Rurka	12 m	Igelit (PCW)	6×1
13	Rurka	1 m	Igelit (PCW)	10×1
14	Ściągacz żeglarski	2	Dwuwidełkowy	M 5
15	Podkładka	1	Stal nierdzewna	M10
16	Tuleja	10	Dural	⌀42×4
17	Tuleja	8	Dural	⌀27×3







Z lewej u góry: Lotnia MONA-III przystosowana do lotów w pozycji leżącej.

Zdjęcie: W. Palaszewska

Z prawej u góry: Lotnia MONA studentów Politechniki Warszawskiej na I Krajowym Sympozjum Pilotów Lotni w Bydgoszczy (maj—czerwiec 1975 r.).

Zdjęcie: A. Fedorowicz

U dołu: Lotnia MONA-III podczas lotów w Tatrach, w Dolinie Pięciu Stawów (marzec 1975 r.).

Zdjęcie: A. Świergiel

NIE TYLKO DLA PILOTÓW

Notka bibliograficzna mówi, że jest to książka popularno-naukowa, której tematem są wybrane zagadnienia higieny psychicznej we współczesnym lotnictwie wojskowym. Autor, pracownik naukowy Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, pisze we wstępie, iż „książka, nie będąc podręcznikiem ani monografią z zakresu higieny psychicznej w lotnictwie wojskowym, stawia sobie za cel skłonienie czytelników do rozważenia, co w swoim zakresie mogliby w miarę możliwości udoskonalić i zmienić, aby przez stosowanie na co dzień zasad higieny psychicznej zwiększyć bezpieczeństwo latania, stanowiące jeden z głównych elementów gotowości bojowej lotnictwa".

Po bliższym wgłębieniu się w książkę, która nie jest raczej do zwykłego czytania, a studiowania, daje się od razu odczuć jej funkcję inspirującą i główny cel — popularyzację zasad z zakresu higieny psychicznej i psychologii lotniczej. Książka zwraca wprawdzie uwagę na niektóre wybrane problemy w lotnictwie wojskowym i dotyczy przeważnie personelu latającego, niemniej jednak może i powinna zainteresować również lotników cywilnych, zbieżność spraw i zjawisk jest w niej bowiem uderzająca. Wśród ludzi odpowiadających za higienę i bezpieczeństwo lotów są nie tylko sami piloci — także dowódcy (w cywilu — kierownicy), oficerowie polityczni (w cywilu — zastępcy d/s propagandy i wychowania), lekarze, technicy i inżynierowie oraz — co autor podkreśla — żony personelu latającego. Z tego i innego względu książka jest bardzo przydatna również dla kadry kierowniczej wszystkich rodzajów lotnictwa cywilnego. Wiele ciekawego materiału znajdą na jej kartach kierownicy aeroklubów, szefowie wyszkolenia i techniczni, instruktorzy, a także sportowcy lotniczy.

Spójrzmy pokrótce na treść książki „Higiena psychiczna i pilot". Składa się ona z czterech rozdziałów. Trzy pierwsze dotyczą pilota jako człowieka funkcjonującego w wielu płaszczyznach życia jednostkowego, społecznego i zawodowego. Autor omawia w nich m. in. takie sprawy jak: zdrowie psychiczne, psychohigiena i pilot, konflikt i nerwica w życiu pilota; stosunki międzyludzkie, przełożony — podwładny, przystosowanie i trzeźwość zawodowa; problemy percepcji w lotnictwie, pamięć, emocje, stres psychologiczny w lotnictwie, indywidualna odporność i sposoby zwiększania odporności na stres oraz zmęczenie lotnicze. W najobszerniejszym rozdziale czwartym autor zwraca uwagę, że zasady higieny psychicznej, adresowane do pilota, opierają się na naukowym poznaniu wielu psychofizjologicznych i psychospołecznych mechanizmów przystosowywania się do środowiska życia i pracy, czym zajmuje się między innymi psychologia lotnicza, służąc lotnictwu coraz lepiej i pełniej.

W swej pracy autor posługuje się bogatą bibliografią, przytacza opinie uczonych polskich i obcych, sporo w niej także interesujących wykresów.

Obwoluta okładki, projektu Waldemara Żaczka, jest nieczytelna, może zbyt „unaukowiona". Spowoduje to zapewne, że mało kto — poza nielicznym gronem specjalistów — zwróci na nią uwagę. A szkoda, bo książka Jana Terelaka przez swą ciekawą i jakże na czasie treść zasługuje na szersze spopularyzowanie również w środowisku lotników cywilnych. Może być bardzo przydatna w szkoleniu i doskonaleniu kadry lotnictwa sportowego i na kursach instruktorskich. (kon).

JAN TERELAK ● HIGIENA PSYCHICZNA I PILOT ● Wydawnictwo MON. — Warszawa 1975. Str. 252, cena 20 zł, nakład 2 000 + 350 egz.

NOWE KSIĄŻKI

PILOT SAINT-EX

Dewizą Antoine de Saint-Exupery było: „Żeby pisać, trzeba żyć". Ale nie uważał się on za pisarza zawodowego. Do literatury wkroczył — jeśli można użyć tego określenia — książką p.t. „Poczta na Południe", którą przyjęto z życzliwością, ale i z pewnego rodzaju dystansem. „Nocny lot" natomiast, wydany z przedmową Andre Gide'a, uhonorowany został wkrótce nagrodą literacką Femina. Właśnie „Nocny lot" otworzył pisarzowi drogę do sławy. Wreszcie „Pilota wojennego" pisze Saint-Exupery w oparciu o doświadczenia dywizjonu 2/33; bowiem wojnę w 1940 r. przeżył w samolocie. Książka ta, wydana po przyjeździe do Stanów Zjednoczonych AP, staje się bestselerem.

Te trzy głośne tytuły w jednym tomie ukazały się nakładem Wydawnictwa Literackiego w Krakowie. Tom ten stanowi jakby syntezę twórczości Saint-Exupery'ego za okres od 1928 r. do 1942 r.; pilota, który zaczynał pisać oraz pisarza, który przestał latać.

„Pocztę na Południe" tworzył w okresie pobytu w bazie lotniczej Cup-Juby. Książka ukazała się nakładem Gallimarda w 1928 r. Doczekała się także adaptacji filmowej w 1937 r. Za pośrednictwem tej książki autor pragnie wypowiedzieć szereg refleksji o charakterze filozoficznym. W „Poczcie na Południe" odnajdujemy tak doświadczenie Saint-Exupery'ego, jego poglądy, jak również wiele fragmentów zaczerpniętych z jego życia.

Najbardziej znany w naszym kraju „Nocny lot" doczekał się już kilku wydań, przy czym ostatnie jest moim zdaniem najlepsze, ale o tym za chwilę. „Nocny lot" należy do tych książek pisarza, nad którymi pracował najwięcej. W części zasadniczej powstał on w Argentynie, gdzie pisarz zatrudniony był w towarzystwie lotniczym „Aeroposta-Argentina".

Jeśli „Poczta na Południe" jest jakby wstępem do filozofii jednostki, filozofii życia pisarza, zresztą nakreślonej niezbyt wyraziście, to pełny obraz tej filozofii, jej zastosowanie przynosi „Nocny lot". Należy on do najbardziej udanych utworów Saint-Exupery'ego. Zawiera także wiele przemyśleń, które dojrzewały w umyśle pisarza, dla których z kolei poszukiwał najodpowiedniejszych form. Właśnie dbałość o formę, dużą staranność o warsztat literacki, troska o jak najbardziej dojrzały wykład swej filozofii, przyniosą mu duży sukces — nagrodę literacką. Ale nie tylko. „Nocny lot" — bez wnikania w badania nad twórczością Saint-Exupery'ego — jest także opowieścią lotniczą, najbardziej cenioną przez samych lotników, jak i entuzjastów lotnictwa.

I wreszcie kilka słów pod adresem wydania ostatniego. Jest to wydanie „Nocnego lotu", w którym tylko częściowo poprawiono terminologię lotniczą. Na przykład wydanie z 1957 r. (PIW) w przekładzie tych samych tłumaczy miało pod tym względem uchybienia (M. Czapska i St. Stempowski). Niektóre z nich usunięto. Np.: poprzednio było: „na przymkniętym gazie"; obecnie jest: „na zmniejszonych obrotach silnika". Pozostały jeszcze nieprawidłowe określenia, które rażą z dwóch względów: po pierwsze — są niewłaściwe i nie używane w naszym lotnictwie; po drugie — wprowadzają w błąd czytelnika, ucząc go nieprawidłowej terminologii. Jest np.: „kontakty", a powinno być: przełączniki; jest — tablica rozdzielcza, a powinno być — tablica przyrządów pokładowych; jest — motor, a powinno być — silnik; poprawniej jest też zastąpić słowo: siedzenie — fotelem.

Również i „Pilot wojenny" utrzymany jest w stylu reportażu filozoficznego. Aczkolwiek na treść tej opowieści składają się loty zwiadowcze w 1940 r., to jednak są one okazją do wypowiadania poglądów pisarza.

Wydaje mi się, że źle się stało, iż omawiany tom nie rozpoczyna „Poczta na Południe".

Dobrze by było, aby Wydawnictwo Literackie w następnym wydaniu dołożyło starań i w całym tomie (nie tylko w „Nocnym locie") wprowadziło poprawną terminologię lotniczą. (m)

ANTOINE DE SAINT-EXUPERY ● NOCNY LOT, POCZTA NA POŁUDNIE, PILOT WOJENNY ● Wydawnictwo Literackie, Kraków 1975, str. 273, cena 15 zł.

NOWE KSIĄŻKI

SAMOLOTY ŚWIATA 1975–76

Ukazujący się już od 66 lat brytyjski rocznik „Jane's all the World's Aircraft" tym razem zawiera 796 stron druku i ok. 1 500 ilustracji. Opisane zostały samoloty, śmigłowce, szybowce, rakiety badawcze, aparaty kosmiczne, minisamoloty bezzałogowe i silniki lotnicze z całego świata.

Część polska rocznika zawiera opisy: samolotów An-2, „Iskra", M-15, EM-5A, „Wilga" i „Kruk"; śmigłowca Mi-2; silników lotniczych GTD-350, PZL-3S, AI-14RA, ASz-62IR, SO; rakiet meteorologicznych „Meteor" i RASKO; szybowców „Bocian-1E", „Cobra-15", „Pirat", „Jantar-1", „Halny", „Jantar-Standard" i motoszybowca „Ogar". Poza tym opisano polskie konstrukcje amatorskie: samoloty J-1 i J-2; mięśniolot „Dedal-2"; silnik 2RB; lotnie: „Mona-I, II, III". W sumie — ok. 14 stron druku.

Z ciekawostek, zawartych w treści rocznika, warto wynotować:

W okresie od 1 lipca 1974 r. do 31 sierpnia 1975 r. oblatano na świecie 101 nowych prototypów (w tym 1 polski).

Oblatany w sierpniu jednomiejscowy odrzutowy samolot szturmowy JuRom „Orao", to wspólne dzieło konstruktorów jugosłowiańskich i rumuńskich. Jest on napędzany przez dwa silniki „Viper-623" o ciągu 1 814 kG każdy. Pierwszy oficjalny pokaz samolotu odbył się 15 kwietnia 1975 r. pod Belgradem.

Zwraca uwagę znaczna liczba wytwórni lotni. Jest ich 35, z tego połowa w USA. Stowarzyszenia pilotów lotni wydają 10 specjalnych czasopism fachowych, a literatura książkowa liczy już 21 pozycji.

Aktualne absolutne samolotowe rekordy świata: Odległość lotu w linii prostej — 20 168,78 km (USA; B-52H „Stratofortress", 6—7.VI.1962 r.). Wysokość lotu — 36 240 m (ZSRR; E-266, 25.VII.1973 r.). Wysokość lotu poziomego — 24 462,596 m (USA; YF-12A, 1.V.1965 r.). Wysokość lotu po starcie z samolotu (nosiciela) — 95 935,99 m (USA; X-15A-3, 17.VII. 1962 r.). Prędkość lotu na bazie 15/25 km — 3 331,507 km/h (USA; YF-12A, 1.V.1965 r.). Prędkość lotu po trasie zamkniętej — 2 981,5 km/h (ZSRR; E-266, 5.X.1967 r., trasa — 500 km).

Aktualne absolutne astronautyczne rekordy świata statków załogowych: Pobyt na orbicie wokółziemskiej — 84 dni 1 h 15 min 30,8 s (USA; G. Carr, E. Gibson, W. Pogue, „Skylab-3", 16.XI.1973 r.—8.II.1974 r.). Wysokość lotu — 377 668,9 km (USA; F. Borman, J. Lovell, W. Anders, „Apollo-8", 21—27.XII.1968 r.). Największa masa — 127 980 kg (USA; F. Borman, J. Lovell, W. Anders, „Apollo-8", 21—27.XII.1968). Odległość lotu orbitalnego — 55 474 039 km (USA; G. Carr, E. Gibson, W. Pogue, „Skylab-3", 16.XI.1973 r.—8.II.1974 r.). Czas lotu na orbicie innej planety — 21 h 31 min 44 s (USA; E. Cerman, „Apollo-17" — „Challenger", 12—14. XII. 1972 r.). Liczba astronautów i czas przebywania jednocześnie na zewnątrz statku kosmicznego — 37 min (ZSRR; A. Jelisiejew i E. Chrunow, „spacer kosmiczny": „Sojuz-4 i 5", 14—18.I.1969 r.). Łączny czas lotu kosmicznego — 84 dni 1 h 15 min 30,8 s (USA; G.Carr, „Skylab-3", 16.XI.1973 r.—8.II.1974 r.).

Najstarsze nie pobite rekordy świata: Wysokość lotu — 17 083 m (ustanowiony 22.X.1938 r. przez Włocha M. Pezzi na samolocie z silnikiem tłokowym Caproni-161bis). Odległość lotu w linii prostej — 9 652 km (Anglicy D. Bennett i I. Harvey na wodnosamolocie-zespole Short „Mayo-Mercury", 6—8.X.1938 r.).

Rekordy wiatrakowców: Wysokość lotu — 4 639 m (WA-116-Mc, 11.V. 1968 r.). Odległość w obwodzie zamkniętym — 119,58 km (B-8M „Gyro-Copter", 15.V.1967 r.; w zatwierdzeniu jest nowy rekord — 670 km ustanowiony w lipcu 1974 r. na WA-116F). Prędkość lotu w linii prostej — 179 km/h (WA-116Mc, na bazie 3 km, 12.V.1969 r.).

Rekordy śmigłowcowe: Odległość lotu w linii prostej — 355 561,55 km. Wysokość lotu — 12 442 m. Prędkość lotu w linii prostej — 355,485 km/h. Prędkość lotu na trasie zamkniętej 100 km — 340,15 km/h.

Roczniki samolotów Jane's WA znajdują się w bibliotekach wyższych uczelni technicznych oraz w branżowych ośrodkach dokumentacji technicznej. (W)

JOHN WR TAYLOR z zespołem ● JANE'S ALL THE WORLD'S AIRCRAFT 1975—76 ● Wydawnictwo Macdonald and Jane's — Londyn 1975 ● Str. 830 + 72.

NOWE KSIĄŻKI



POLSKIE PO-2

Rysunek: ADAM JOŃCA

Słynne dwupłatowce Po-2 mogą się znaleźć w naszych zbiorach, w Czechosłowacji bowiem ruszyła produkcja modeli tego samolotu w podziałce 1 : 72. Jak nas informują w CSH, możemy mieć nadzieję na sprowadzenie modeli z CSRS.

Na kolejnych rysunkach podajemy kilka Po-2 w służbie lotnictwa polskiego: **1** — Po-2 z 2 pułku nocnych bombowców; **2** — Po-2 z szachownicami; **3** — Po-2 używany po wojnie z nietypowo małą szachownicą na sterze kierunku; **4** — Po-2 sanitarny z 12 pułku — bez szachownic, w kamuflażu zimowym; **5** — Po-2 sanitarny SP-AEW, który używany był w pierwszych latach po wojnie w Szczecinie.

KRAJOWE REKORDY MODELI LATAJĄCYCH

Rekordy, rekordy. Obok przedstawiamy Czytelnikom aktualny stan polskich rekordów modelarskich. Czynimy to na początku roku kalendarzowego 1976 wierząc, że lektura ta być może zachęci naszych modelarzy-sportowców do wypełnienia pustych rubryk tabeli rekordów krajowych albo do pobicia istniejących osiągnięć. Okazja jest nie byle jaka. Małe lotnictwo znajduje się przecież w jednolitej klasyfikacji sportowej i szanse są ogromne. Policzmy spokojnie, jak odległe są lata, kiedy ustanawiano dosłownie co roku serie rekordów. Na pewno dzisiaj trudniej jest pokonać wynik przelotu na odległość 100 czy 400 km, ale chodzi chyba także o te próby, o śmiały atak na rekordy. Aż dziw bierze, iż w oficjalnej tabeli po kilkunastu latach uprawiania rakietnictwa mamy tylko jeden jedyny rekord. Myślę o wynikach zatwierdzonych przez APRL, bo takie tylko wyniki podajemy w tabeli.

Apelujemy zatem do wszystkich modelarzy-sportowców, aby w roku bieżącym przypuścili generalny szturm na rekordy. Nie powinno być ani jednej imprezy, na której nie odnotowano by najlepszego wyniku dowolnej klasy modelu latającego. Proponujemy obok regulaminowych konkurencji, gdzie obowiązuje limit czasu, organizować „kącik" lotów rekordowych. Niech wreszcie punktację zastąpią konkretne wyniki w metrach, kilometrach i godzinach. Wszystkie Wasze, Drodzy Czytelnicy modelarze, wyniki odnotowywać będziemy w naszym tygodniku. Kto pierwszy zaatakuje nawet najskromniejszy wynik?

(Numeracja wg tabeli FAI — stan na dzień 1 stycznia 1976 r.)

1. **Jerzy Kosiński** — w długotrwałości lotu modelu w klasie z napędem gumowym F1B — **1 godz. 18 min. 8 s.** Ligota Dolna, 12.07.1963 r.

2. **Andrzej Gruchot** — w odległości w linii prostej modelu w klasie z napędem gumowym F1B — **57,7 km.** Poznań, 29.05.1960 r.

3. **Jerzy Kosiński** — w wysokości lotu modelu w klasie z napędem gumowym F1B — **1 459 m.** Ligota Dolna, 12.07.1963 r.

5. **Maksymilian Paździorek** — długotrwałości lotu modelu w klasie z napędem silnikowym F1C — **52 min. 21 s.** Ligota Dolna, 16.07.1963 r.

6. **Stanisław Górski** — w odległości w linii prostej modelu w klasie z napędem silnikowym F1C — **20,0 km.** Ligota Dolna, 15.08. 1954 r.

7. **Maksymilian Paździorek** — w wysokości lotu modelu w klasie z napędem silnikowym F1C — **1 600 m.** Ligota Dolna, 16.07.1963 r.

17. **Ryszard Piasecki** — w długotrwałości lotu modelu w klasie szybowców F1A — **1 godz. 39 min.** Strzebielino, 3.07.1953 r.

18. **Engelbert Stebel** — w odległości w linii prostej modelu w klasie szybowców F1A — **156,0 km.** Rybnik, 12.03.1967 r.

19. **Norbert Parucha** — w wysokości lotu modelu w klasie szybowców F1A — **1 475 m.** Ligota Dolna, 12.07.1963 r.

20. **Jerzy Kosiński** — w długotrwałości lotu modelu w klasie z napędem silnikowym zdalnie kierowanym F3A — **4 godz. 29 min. 42 s.** Warszawa, 14.11.1971 r.

22. **Czesław Cimoszko** — w wysokości lotu modelu w klasie z napędem silnikowym zdalnie kierowanym F3A — **1 650 m.** Szczecin, 28.08.1970 r.

24. **Lech Siudowski** — w długotrwałości lotu modelu w klasie szybowców zdalnie kierowanych F3B — **3 godz. 3 min 22 s.** Reskowo k/Kartuz, 12.05.1974 r.

26. **Jan Bury** — w wysokości lotu modelu w klasie szybowców zdalnie kierowanych F3B — **1 275 m.** Ligota Dolna, 18.07.1963 r.

27. **Andrzej Rachwał** — w prędkości, w bazie po kręgu modelem na uwięzi klasy F2A/I z silnikiem do 2,5 cm³ — **253,5 km/h.** Częstochowa, 20.09.1974 r.

28. **Henryk Bazylewicz** — w prędkości, w bazie po kręgu modelem na uwięzi klasy F2A/II z silnikiem do 5 cm³ — **178,2 km/h,** Kraków, 28.07.1955 r.

29. **Andrzej Rachwał** — w prędkości, w bazie po kręgu modelem na uwięzi klasy F2A/III z silnikiem do 10 cm³ — **192,5 km/h,** Szczecin, 28.07.1959 r.

30. **Stanisław Skotniczny** — w prędkości, w bazie po kręgu modelem na uwięzi z silnikiem odrzutowym — **192,5 km/h.** Warszawa, 10.09.1955 r.

32 C. **Ryszard Czechowski** — w długotrwałości lotu modelem halowym klasy F1D w grupie III z wysokością pułapu hali 15—30 m — **32 min. 5 s.** Debrecen (Węgry). 17.08.1970 r.

32 D. **Sylwester Kujawa** — w długotrwałości lotu modelem halowym klasy F1D w grupie IV z wysokością pułapu hali ponad 30 m — **33 min. 45 s.** Slanic Prahova (Rumunia). 11.05.1974 r.

48. **Jerzy Kosiński** — w długotrwałości lotu modelem wodno-samolotu zdalnie kierowanego z napędem silnikowym klasy F3A — **1 godz. 15 s.** Warszawa, 9.05.1970 r.

Zygmunt Janecki — w długotrwałości lotu modelu samolotu rakietowego — **687 s.** Vrsac (Jugosławia), 24.09,1970 r.

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM Klasy Coupé d'Hiver

MODEL GUMOWCA Coupé d'hiver

SPĘTANE SKRZYDŁA

EUGENIUSZ BANASZCZYK

(12)

Podochocony szampanem i dość gruboskórny Krumm zapytał Ossowieckiego, kładąc przed nim banknot, kiedy w Europie wybuchnie wojna.

— Dałem na ten temat wywiad do gazet — wzruszył ramionami inżynier. — Oczywiście, że w roku 1914.

Wszyscy wybuchnęli śmiechem, a Scipio rzekł:

— Na to nie trzeba być jasnowidzem, chodzi o to, czy nie wybuchnie ona w ciągu najbliższego roku.

Ossowiecki zajął się teraz Krummowym banknotem. Ujął go w dwa palce, zapalił od świecy i patrząc w ogienek odezwał się uroczystym tonem:

— W płomieniu tym dostrzegam wyraźnie, że jeżeli pan, panie baronie, raz jeszcze tak zażartujesz, dostaniesz pan ode mnie w gębę.

Omal nie doszło do pojedynku.

Stanęło między Lubomirskim a Scipiem na tym, że lotnik po meetingu samolotowym w Carskim Siole przybędzie niezwłocznie do Warszawy. Zdobywszy parę nagród na zawodach, Scipio wysłał swego mechanika z maszyną do Polski i wkrótce po nim udał się tam sam. Niebawem oglądał Pole Mokotowskie i to nie bez wzruszenia, tkwił tu przecież spory już fragment polskiej tradycji lotniczej, o której słyszało się w świecie. Lotnika witały adoracje kierownictwa „Awiaty", ale też wyraźna rezerwa personelu, zwłaszcza latającego. Scipio zwiedził warsztaty, obejrzał hangary, zapoznał się z Tańskim i Zbierańskim, po czym, dokonawszy zgrabnego lotu na swym „Moranie", którego określał mianem „narowistego bydlaka", poprosił o lot na „Etrichu", którego dotąd nie znał. Obaj Lubomirscy wyrazili zgodę.

To, co zademonstrował Scipio, przeszło oczekiwania wszystkich, włącznie z urzędami policyjnymi, wprawionymi wkrótce niemalże w stan alarmu. Lotnik wystartował śmiało, zatoczył nad lotniskiem rundę, wzbił się koliście, lecz ostro, na jakieś pięćset metrów i ruszył naraz wzdłuż Marszałkowskiej nad Warszawę. Miasto zamarło w bezruchu, śledząc majestatycznie płynący na niebie płatowiec. Nad Starym Miastem lotnik zrobił szeroki zakręt ku Wiśle i ruszył w drogę powrotną nad Krakowskim Przedmieściem, Nowym Światem i Alejami Ujazdowskimi. Teraz ludziska, jakby magnesem przyciągani, popędzili ku lotnisku, tamując ruch uliczny. Jakim cudem Zygmunt Dekler znalazł się tam z Jasnej bodajże w kwadrans, sam nie potrafił powiedzieć, zdołał niemniej dokonać jeszcze jednego cudu: nazajutrz ukazał się dodatek nadzwyczajny „Lotnika i Automobilisty", bo tak nazwano pierwsze polskie czasopismo lotnicze, od niedawna się ukazujące.

Tysiące warszawian, które zjawiły się na Polu Mokotowskim, miały możność podziwiania jeszcze jednego wyczynu powietrznego. Scipio po powrocie znad Warszawy przesiadł się na „Aviatica", znacznie od „Etricha" cięższego. Zabrał się z nim w roli pasażera Zbierański, nie bacząc na opory swego ducha wobec przestworzy. Lotnik wydźwignął się na czterysta metrów i runął w dół w ostrym nurkowym locie.

— Myślałem, że coś się stało ze sterami i że wyryjemy sobą dziurę w ziemi — opowiadał podekscytowany Zbierański — aż tu ten diabeł naraz wyrównał i wylądował przed samym księciem. Prawdziwy mistrz!

W momencie lądowania na lotnisku pozostał jednak tylko książe Konstanty. Stanisław Lubomirski zdążył już odjechać samochodem naprędce podstawionym wprost do ratusza, aby uprzedzić wypadki i zażegnać burzę przed policmajstrem, nim zdążą go podbechtać jego podwładni. Nawet mu się to udało, bo policmajster, usłyszawszy nazwisko lotnika, wziął go za cudzoziemca, zaznaczył tylko, aby nie ważył się on latać zbyt nisko, a szczególnie nad budynkami rządowymi.

— Pan nie wie, że nad miastem latać nie wolno? — pytał Scipia baron Krumm.

— Wiem, ale mnie poniosło, tak dobra była maszyna.

— Karę pan zapłacisz — denerwował się Krumm. — Niezbyt się nam spodobał ten, prawdę powiedziawszy, wybryk.

— Karę? — uśmiechnął się Scipio. — Mogę zapłacić. Będzie to szósta kara z kolei. Pierwszą zapłaciłem w Samarkandzie. A pan gdzie?

— Ja nigdy nie płaciłem!

— Ach, prawda, zapomniałem, że pan nie umie latać.

Zbierański, w odróżnieniu od lotników „Awiaty", poczuł, że dopiero teraz napotkał właściwego człowieka. Gdy zaproponował mu oblatanie maszyny, z miejsca uzyskał zgodę.

— Ale to aparat oryginalny — zastrzegł się. — Nie zbadany, nie znany, nie oblatany...

— Tym lepiej — powiedział Scipio. — Wie pan, ja gotów byłbym latać i na miotle.

Nadszedł 20 sierpnia 1911 roku. Samolot Zbierańskiego znów pojawił się w świetle słonecznym, wylazłszy z hangarowej klatki. Scipio dosiadł go, pokołował po lotnisku w tę i z powrotem.

— Myślę, że aparat wzbije się w powietrze — oświadczył Zbierańskiemu. — Ale jeśli się coś stanie, niech pan do mnie nie ma pretensji.

Żachnął się Zbierański.

— Pretensji? Żadnych! Niech tylko pan wraca szczęśliwie.

Okrzyknięto wobec tysięcy widzów, był to bowiem kolejny „dzień awiacyjny", że

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

LOTNICZE MINIATURY

W ostatnich tygodniach otrzymaliśmy kilka nowych tomików „Miniatur lotniczych". Ogółem nakładem Krajowej Agencji Wydawniczej ukazało się już ich trzynaście. Do tej pory omówiliśmy cztery tomiki: Medarda Koniecznego „Lot do Polski", Kazimierza Sławińskiego „W ogniu i wichrze", Eugeniusza Banaszczyka „Pojedynek nad Wisłą" oraz Kazimierza Sławińskiego „Ławica — poznańskie lotnisko". Do krótkiego omówienia pozostało jeszcze dziewięć „Miniatur lotniczych".

Do cenniejszych książeczek należy tomik Adama Kurowskiego pt. „Lotnicy w bitwie nad Bzurą". Autor omawia w nim m. in. działanie lotnictwa armii „Poznań", działanie eskadr obserwacyjnych armii „Pomorze", fazy bitwy nad Bzurą, ocenia akcję lotnictwa w tej bitwie, a także zapoznaje czytelnika z dalszymi losami lotników uczestniczących w bitwie nad Bzurą. Książeczkę zamykają cztery załączniki dotyczące składów i obsługi personalnej lotnictwa armii „Poznań", stanu eskadr obserwacyjnych armii „Pomorze", samolotów zestrzelonych oraz strat bojowych.

„Desant na kwaterę Hitlera" Władysława Kisielewskiego to mało znane dzieje grupy dywersyjno-zwiadowczej „Pomorze", działającej na terenie Prus Wschodnich w okresie od 5 sierpnia 1944 r. do 20 lutego 1945 r. Na końcu książeczki autor podaje skład osobowy grupy dywersyjno-zwiadowczej, a także wykaz osób współpracujących z grupą.

Tomik Kazimierza Sławińskiego pt. „Odrodzenie żurawia" przenosi czytelnika w okres odbudowy Polskich Linii Lotniczych LOT. Dowiadujemy się z niego wielu ciekawych i mało znanych szczegółów o tworzeniu niemalże od podstaw polskiej komunikacji lotniczej w Polsce Ludowej.

Wacław Król napisał książeczkę pt. „Pod niebem Tunezji", w której opowiada o Polskim Zespole Myśliwskim (Polish Fighting Team), walczącym w Afryce północnej pod dowództwem kpt. pil. Stanisława Skalskiego. Autor podał m. in. zestawienie zestrzelonych przez Polaków samolotów wroga jak również krótką charakterystykę bojową członków zespołu oraz dalsze ich losy.

„Błękitny balet" to tytuł tomiku Bogdana Bartnikowskiego, w którym autor przedstawił czytelnikowi akrobację lotniczą. Poznajemy pilotów akrobacyjnych, a także śledzimy ich udział w zawodach.

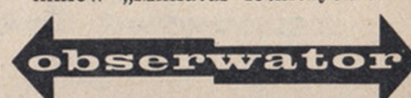
Tadeusz Rolski natomiast, w swej książeczce pt. „85 dni pod francuskim niebem", opisuje działalność polskiego lotnictwa myśliwskiego w obronie Francji w 1940 r. Działalność tę autor opisał w oparciu o własne przeżycia, obserwacje jak również notatki.

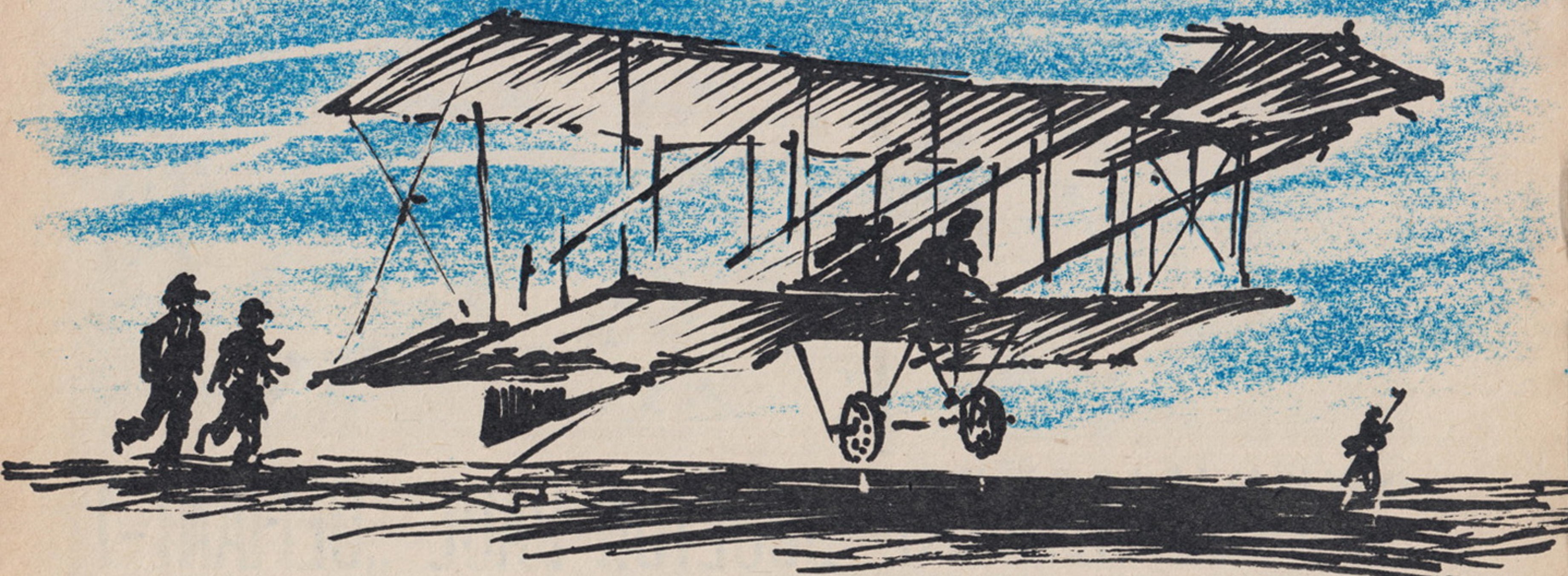
Następny tomik pt. „Ucieczki z niewoli", którego autorem jest Kazimierz Sławiński, dotyczy — jak wskazuje zresztą jego tytuł — ucieczek lotników polskich z niewoli hitlerowskiej. Pisze on m. in. o próbach pierwszych ucieczek, o ucieczkach z transportu, z Oflagu IV C Colditz i Murnau.

Książeczka Władysława Kisielewskiego pt. „W walce z V-1 i V-2" opowiada o wkładzie i udziale Polaków w wykryciu tajemnicy broni hitlerowskiej oznaczonej symbolem V.

Kolejny tomik, którego autorem jest Tadeusz Malinowski pt. „Polacy nad Atlantykiem", opowiada o inicjatywach oraz wysiłku naszych lotników w pokonaniu Atlantyku. Są to w dużym skrócie opisane dzieje prób przelotów oraz działań, uwieńczonych w Polsce Ludowej regularną komunikacją PLL LOT łączącą Warszawę z Nowym Jorkiem.

Seria „Miniatury lotnicze" stanowi próbę beletrystycznego przedstawienia dziejów lotnictwa polskiego. Ma ona walory dokumentalno-historyczne. Do końca 1976 r. nakładem Krajowej Agencji Wydawniczej ukaże się 17 tomików „Miniatur lotniczych".





Rys. J. Wojciechowski

pan Scipio del Campo dokona próby lotu na aparacie, zbudowanym przez pana Zbierańskiego, warszawianina, według własnego jego pomysłu.

Gdy rozległ się warkot ponownie zapuszczonego silnika, konstruktorowi serce podeszło pod samo gardło. Nadszedł upragniony finał, tyle że nie dokończony jeszcze. Definitywne rozstrzygnięcie zależało teraz od umiejętności i odwagi jednego człowieka. Ale Zbierański wierzył mu, był też niemal pewny powodzenia.

Samolot pędził już po lotnisku pod wiatr. Ogon podskoczył, uniósł w górę, a wnet oderwały się od ziemi koła. Leciał! Z każdą sekundą nabierał wysokości, zaszumiało wśród publiczności, dotąd cichej w napięciu. Scipio, uzyskawszy gdzieś pięćdziesiąt metrów wysokości, wszedł w wiraż na skraju lotniska. Maszyna szła do przodu równo jak po sznurku.

Pierwszy polski samolot nad Warszawą, przez Polaka sterowany!

Scipio okrążył Mokotowskie Pole raz, drugi, trzeci i czwarty. Przemierzył łącznie więcej niż dwadzieścia wiorst.

Podszedł już do lądowania. Przeszło gładko.

— Siada miękko, jak wrona na zoranej roli — powiedział pilot, gdy Zbierański wypuścił go wreszcie z objęć. — Na ziemi chodzi niczem po gładkiej drodze automobil.

— A w powietrzu?

— No cóż! Unosi się z łatwością, jest zwrotny i, jak mi się wydało, szybki. Widział pan sam. Ma i mankamenty, dla pana niewidoczne, ale lotnik je wyczuwa. Motor stanowczo za ciężki i dlatego maszyna ciągnie na łeb. Musiałem ją podtrzymywać sterami i miałem trochę pracy. Niedobry chyba ten motor do pańskiego aparatu, dobrze byłoby spróbować z innym. Bo w ogóle aparat doskonały, tylko gratulować polskiemu twórcy.

Mimo wszelkich swych uczuć ni Zbierański ni Scipio nie odczuwali doniosłości chwili, a przecież obaj wpisali właśnie wielką datę w historię polskiego lotnictwa.

VII. PIERWSZY ROZDZIAŁ EPOPEI

Minęło kilka już tygodni od dnia, w którym Truchtmana spotkała ta niespodzianka. Wśliznął się, jak zawsze, do pokoju Smolianowa, lecz ten popadł w takie zamyślenie, że nie zwrócił na przybysza uwagi. Po paru minutach agent odważył się chrząknąć, ale i to nie poruszyło sztabskapitana. Truchtman czekał więc cierpliwie, wiedząc, że został zauważony, lecz do rozmowy jeszcze nie powołany.

— Co chce? Znów o awiatorach? — strzeliło naraz od biurka aż się Truchtman wzdrygnął.

— Tak, wasza wielmożność!

Znów zapadło milczenie i być może dlatego słowa Smolianowa, które nastąpiły, wydały się tak dobitne:

— Ten rozdział jest zakończony. Niech sobie Truchtman teraz idzie i zajmie się tym, czym trzeba.

Smolianow używał trzeciej osoby, co oznaczało, że zły nie jest, taki miał już zwyczaj. Truchtman wycofywał się jednak całkiem zaskoczony. Polscy awiatorzy poczynali sobie przecież w najlepsze: jeździli z pokazami po całej Kongresówce. Już nie tylko miejscami tych wystąpień były Warszawa i Łódź, ale i Piotrków, Lublin, Siedlce, Łomża, Radom, Częstochowa, Kalisz, Dąbrowa Górnicza. To właśnie chciał powiedzieć Truchtman, to, że wszędzie, gdzie się pojawiają, nie postępują prawomyślnie, a publiczność, robotnicza zwłaszcza, wznosi buntownicze okrzyki. Brakuje jedynie biało-czerwonych i czerwonych chorągwi, ściśle zakazanych, ale też zastępuje się je kwiatami o tychże barwach. A co mówił pan Sobański, co mówił pan Scipio, co mówił pan Supniewski, co mówił pan Skraba, co mówili również panowie Zbierański i Król — tego wielmożność nie pragnie usłyszeć? Świat się wali!

A Smolianow nie miał rzeczywiście ochoty tego słuchać. Dla niego polski awiacyjny rozdział, którym zajmował się doprawdy z zainteresowaniem, już się zakończył. Nie doszukał się zresztą spisku.

Gdyby ktoś powiedział, że to zakończenie utożsamia się z likwidacją Towarzystwa „Awiata" i bezwarunkowym przejęciem przez władze całego jego majątku, Smolianow przyznałby mu rację. Tak, „Awiata", bez względu na to, jaka ona była, ze swoim organizacyjnym rozgardiaszem, sobkostwem dyrektorów i wewnętrznymi swarami, pozostawała silną stosunkowo bazą materialną i techniczną polskich przedsięwzięć napowietrznych, które wskutek tego mogły rozwinąć się niebywale, a więc stworzyć liczne niebezpieczeństwa. Smolianow miał dobrą pamięć do szczegółów, wspomniał teraz techniczne innowacje inżyniera Króla, na które baron Krumm wystarczająco wcześnie zwrócił uwagę, aby jego informacje można było przeciw „Awiacie" wykorzystać. Władze nigdy nie miały do całej tej imprezy Lubomirskiego zaufania, bo i mieć nie mogły: budowa samolotów i szkoła lotnicza w polskich rękach na dłużej, gdy awiacja przybierała gwałtownie wprost kształt groźnej siły militarnej?... Taki nonsens należało usunąć czym prędzej, podobnie jak było to z Koleją Warszawsko-Wiedeńską, także przez rząd przejętą. Lubomirski poszedł co prawda na koncesje w dostawie aparatów dla armii i w szkoleniu oficerów, a potem czynił starania nawet na petersburskim dworze, lecz nic to teraz nie pomogło. Generał-gubernator wydał ukaz i zakłady wraz ze szkołą najzwyczajniej zamknięto. Na miejscu szkoły otwarto już wojskową szkołę awiacyjną, na teren której wstęp był surowo wzbroniony.

Pozostali co prawda polscy lotnicy, urządzali pokazy, z których dochody odpływały także na nielegalne cele, niechby na oświatę ludności, zdarzały się przy tym demonstracje, o czym zapewne chciał Truchtman opowiedzieć, ale obecnie nie tych pokazów i tych demonstracji należało się obawiać, a na dobrą sprawę awiacja dość już się spowszechniała.

Własnych aparatów Polacy już nie budowali. Braciom Chlebowskim w Łodzi ich aeroplan zajął komornik za długi. Zbierański w Warszawie musiał zabierać won swój aparat z hangaru na Polu Mokotowskim, choć go formalnie wynajmował porucznik Krachowiecki, niosąc wynalazcy pomoc. Martwiło Smolianowa to dziwne dlań zjawisko koleżeństwa polskich i rosyjskich awiatorów, jak gdyby natychmiast po pierwszym swym spotkaniu znajdowali wspólny język, tworząc jakiś, jak mawiał sztabskapitan, „awiacjonnyj internacjonał". Ale ta opieka Krachowieckiego nad nie kryjącym swych patriotycznych uczuć Polakiem też należała do przeszłości, bowiem oficera odkomenderowano z Warszawy. Zbierański nie okazał się takim pechowcem, jak Kozłowski, jego maszyna wzlatywała, ale ostatecznie i on musiał skapitulować. I ten wątek polskiego rozdziału lotniczego w „Nadwiślańskim Kraju" został zamknięty.

Ten rozdział kończył się i gdzie indziej. W polskich prowincjach rządzonych przez Austriaków początkowy entuzjazm zaczął wyraźnie słabnąć, a Niemcy nadal niszczyli u siebie każdą inicjatywę w zarodku. Niewiele to zresztą Smolianowa i warszawską Ochranę interesowało.

Obecnie należało wytężyć wszystkie siły przeciw nieporównanie większemu od wszystkich, jakie istniały, niebezpieczeństwu.

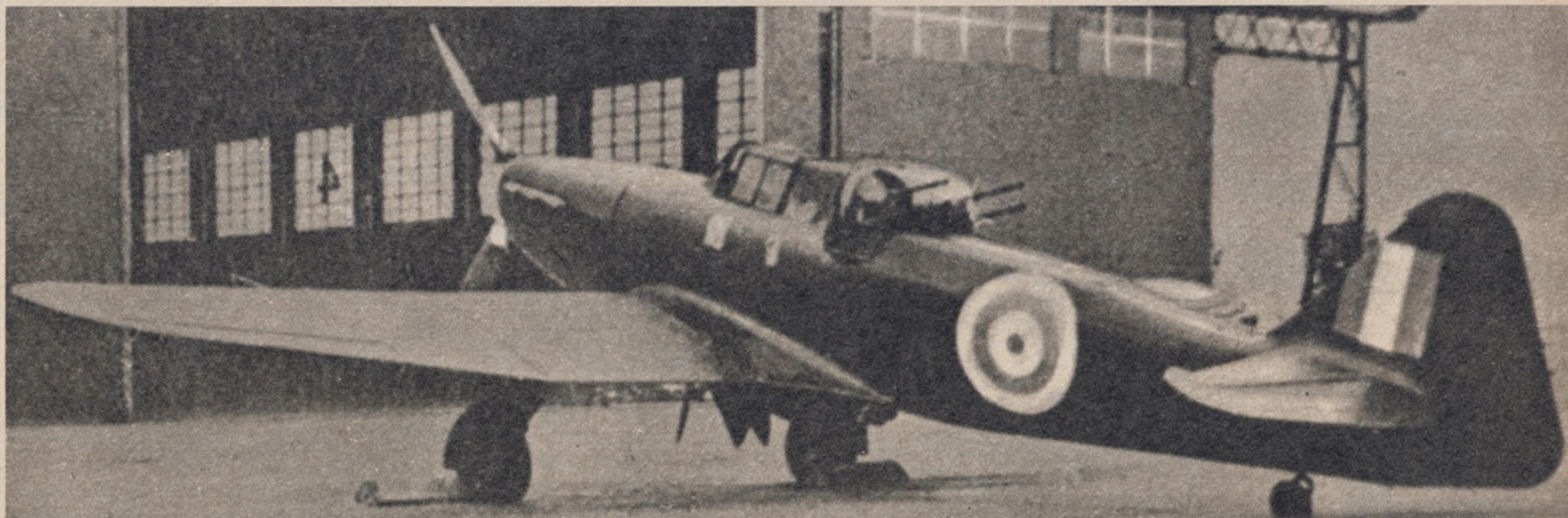
Smolianow uczestniczył w naradzie, na której wiceminister spraw wewnętrznych, Charuzin, przybyły na uroczystość poświęcenia cerkwi katedralnej na Placu Saskim, objaśniał sytuację polityczną w imperium rosyjskim, określając ją jako bardzo poważną, a dalej naszpikował zebranych oficerów Ochrany wytycznymi i wskazówkami, wzywając ich do zdecydowanego przeciwdziałania najgroźniejszemu z wrogów cesarstwa.

Kim on był?

Gdy w kwietniu roku 1912 dowódca kozackiej sotni, wezwanej przez policję na pomoc, dał nad rzeką Leną rozkaz otwarcia ognia do idących w pochodzie górników, nikt nie spodziewał się, że właśnie to wydarzenie stanie się iskrą, z której rozgorzeją płomienie. Ostatecznie, w carskiej Rosji strzały rozlegały się często.

Już w krótkim czasie Rosja przeistoczyła się w widownię manifestacji robotniczych, jakich nie notowano od 1906 roku. W wielkich ośrodkach przemysłowych robotnicy nie tylko wyszli na ulice, ale przystąpili do strajków. 1 maja demonstracje rozszerzyły się tak, że nie starczało już sił policyjnych i do akcji wkroczyła armia, lecz i wobec najeżonych bagnetów zastrajkowało w Petersburgu ćwierć miliona ludzi. Fala szła przez Rosję, Ukrainę, Białoruś, dotarła i do polskich ziem, a robotnicy polscy stanęli niezłomnie, jak już bywało, u boku swych braci ze wschodu. Na ulicach Warszawy, Łodzi, Częstochowy i Sosnowca, rozwieszano czerwone sztandary, których policjanci nie nadążali zrywać. Gdy w Łodzi rozwieszono taki sztandar na niedostępnym kominie fabrycznym, musieli go zniszczyć żołnierze kulami.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



DWUMIEJSCOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI

BOULTON-PAUL „DEFIANT-1"

307 nocny dywizjon myśliwski tzw. Lwowskich Puchaczy (pierwszy sformowany wyłącznie do działań nocnych) otrzymał we wrześniu 1940 r. jako pierwsze samoloty — dwumiejscowe myśliwce z uzbrojeniem w wieży obrotowej Boulton Paul „Defiant-I". Piloci myśliwscy nie mogli przyzwyczaić się do roli „kierowców" i okres szkolenia trwał długo (wielu pilotów odeszło do innych dywizjonów myśliwskich dziennych). Dopiero 3 grudnia 1940 r. dywizjon osiągnął gotowość bojową. 26 marca 1941 r. załoga „Defianta" z 307 dywizjonu uzyskała pierwsze zwycięstwo nocne, zestrzeliwując He-111. Latem 1941 r. dywizjon 307 wykonywał loty na „Defiantach" w obronie miasta Exeter.

Po wojnie odnaleziono na złomowisku „Defianta" z szachownicami i puchaczem na usterzeniu pionowym. Po wyremontowaniu przekazano go do Muzeum Lotnictwa w Hendon.

W latach trzydziestych wytwórnia Boulton Paul (produkująca wieże obrotowe do bombowców) zaproponowała budowę myśliwca z silnym uzbrojeniem w wieży obrotowej, którą obsługiwałby strzelec. Samolot taki, „Defiant" (prowokujący), został zaprojektowany w 1937 r. przez J. D. North'a, zaś pierwszy lot prototypu odbył się 11 sierpnia 1937 r. z silnikiem RR „Merlin-I" (1 030 KM). W lipcu 1939 r. wzleciał pierwszy samolot seryjny z silnikiem „Merlin-III". Jesienią 1941 r. pojawiły się „Defianty-IA" z radarem AI Mk. 4. W lipcu 1940 r. odbył pierwszy lot prototyp, a od lutego 1941 r. dostarczano seryjne „Defianty-II" z silnikami „Merlin-XX" (1 260 KM). W 1942 r. ukazały się „Defianty" dla ratownictwa morskiego, przerobione z wersji I, przez dodanie zasobników zawierających 2 łodzie gumowe zrzucane rozbitkom. Również w 1942 r. przystosowywano „Defianty" do holowania celów powietrznych. Ogółem wyprodukowano 1 064 samoloty wszystkich wersji.

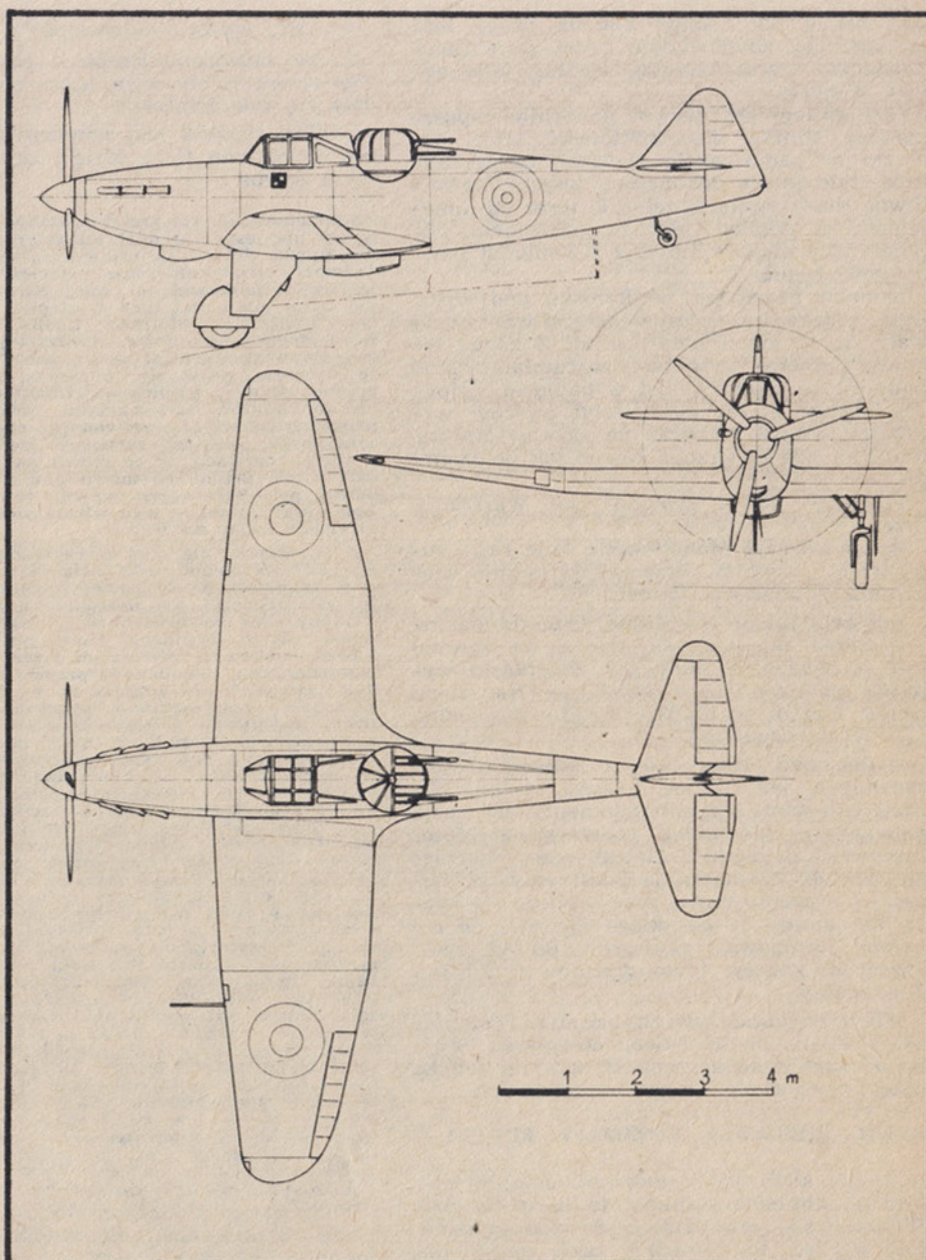
W służbie „Defianty" pojawiły się w grudniu 1939 r. Pierwszy raz wzięły udział w akcji 12 maja 1940 r. zestrzeliwując Ju-88. Niebawem jednak straty wzrosły alarmująco, ponieważ myśliwcy hitlerowscy zorientowali się w słabych stronach „Defianta" (brak dobrej współpracy pilot-strzelec). Skierowane wyłącznie przeciwko bombowcom osiągały sukcesy (zestrzelenie nad Dunkierką 65 bombowców hitlerowskich). W sierpniu 1940 r. zaczęto używać „Defianty" jako myśliwce nocne naprowadzane przez radio na cel, a w późniejszym okresie — wyposażone w radar. Od połowy 1942 r. „Defianty" używane były prawie wyłącznie do szkolenia i holowania celów powietrznych.

Konstrukcja całkowicie metalowa, półskorupowa. Skrzydła dwudźwigarowe ze zbiornikami w części centralnej. Wieża uzbrojenia z możliwością obrotu o 360°. Z przodu i z tyłu wieży uchylne owiewki drewniane. Automatyczne zabezpieczenie przed przestrzeleniem usterzenia. Tylny maszt antenowy wysuwany w locie.

Napęd: Silnik szeregowy Rolls-Royce „Merlin-III" o mocy 1 030 KM.

Uzbrojenie: 4 karabiny maszynowe Browning kal. 0,303 cala (7,7 mm) w wieży obrotowej.

WITOLD SZEWCZYK



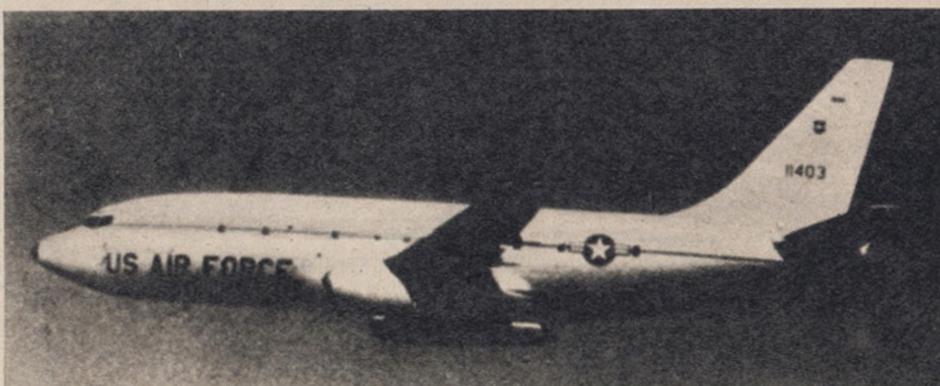
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,99 m, długość — 10,77 m, wysokość — 3,7 m, pow. nośna — 23,2 m².

Masy: Masa własna — 2 750 kg, masa użyteczna — 1 050 kg, masa całkowita max. — 3 800 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 488 km/h, prędkość przelotowa — 415 km/h, wznoszenie — 9,6 m/s, pułap — 9 200 m, zasięg — 740 km.

Na zdjęciu: BP „Defiant-I" z 307 dywizjonu jako eksponat muzealny.



SAMOLOT SZKOLNY

BOEING T-43A

W związku z dynamicznym rozwojem systemów nawigacji lotniczej, coraz większego znaczenia nabiera sprawa szkolenia i treningu nawigatorów. Zwłaszcza dotyczy to lotnictwa wojskowego, gdzie postęp jest szczególnie szybki i do eksploatacji wchodzą coraz to nowocześniejsze typy sprzętu. Szkolenie nawigatorów przeprowadza się m. in. na specjalnych symulatorach, jednakże najlepsze rezultaty daje szkolenie w locie na odpowiednio wyposażonych samolotach. Amerykańskie lotnictwo wojskowe wprowadza obecnie do eksploatacji nowe wielomiejscowe samoloty Boeing T-43A, przystosowane do szkolenia i treningu w nawigacji. Jest to specjalna wersja seryjnego samolotu komunikacyjnego Boeing 737-200, posiadającego obszerną kabinę pasażerską dla 130 osób. W samolocie T-43A na pokładzie zabudowano dwanaście szkolnych stanowisk nawigatorskich, cztery stanowiska treningowe dla zaawansowanych nawigatorów i trzy dla instruktorów. Samolot wyposażony jest w najnowocześniejsze urządzenia nawigacyjne włącznie z systemem astronawigacji, radionawigacji LORAN oraz nawigacji bezwładnościowej. Pierwszy T-43A został oblatany 10 kwietnia 1973 r., po czym uzyskał świadectwo typu FAA. Do końca 1974 r., zakończono budowę 19 samolotów, które dzięki swej dużej wydajności, zastąpią 57 przestarzałych już T-29, używanych do tej pory do szkolenia nawigatorów.

Boeing T-43A jest dwusilnikowym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o obrysie trapezowym, poszerzonym w części przykadłubowej mają niewielki skos (25° na 25% cięciwy). Profil ma grubość ok. 13%. Wznios — 6°. Konstrukcja skrzydeł typu fail-safe, dwudźwigarowa, z pracującym pokryciem. Lotki o konstrukcji przekładkowej z wypełniaczem ulowym są sterowane hydraulicznie z symulacją sił na drążku. Z lotkami współpracują trzyczęściowe spoilery na zewnętrznych częściach skrzydeł. Spoilery te mogą być również wychylane symetrycznie jako hamulce aerodynamiczne. Klapy na spływie trójszczelinowe, typu Boeing, wychylane hydraulicznie. Na krawędzi natarcia skrzela trzyczęściowe otwierane hydraulicznie. Na odcinkach między silnikami i kadłubem — klapy Kruegera. Skrzela są odladzane gorącym powietrzem.

Kadłub o dużym lekko owalnym przekroju, ma konstrukcję dwuskorupową. Na pokład prowadzą drzwi z lewej strony przedniej części kadłuba, wyposażone w automatycznie wysuwane schody. Z prawej strony drzwi zapasowe. Tylne drzwi usunięto. Zmniejszono również liczbę okien do 9 z każdej strony.

Usterzenie klasyczne, skośne. Usterzenie pionowe z niewielkim wzniosem, z przestawialnym elektrycznie statecznikiem. Sterowane hydraulicznie.

Podwozie trójzespołowe, o zespołach dwukołowych, chowane w locie w kadłub. Otwieranie podwozia grawitacyjne.

Napęd stanowią dwa silniki turboodrzutowe, dwuprzepływowe Pratt-Whitney JT8D-9, o ciągu 6 575 kG każdy, wyposażone w odwracacze ciągu, zabudowane przed skrzydłami. Paliwo w integralnych zbiornikach skrzydłowych i w dodatkowym zbiorniku w kadłubie, łącznie 19 500 l.

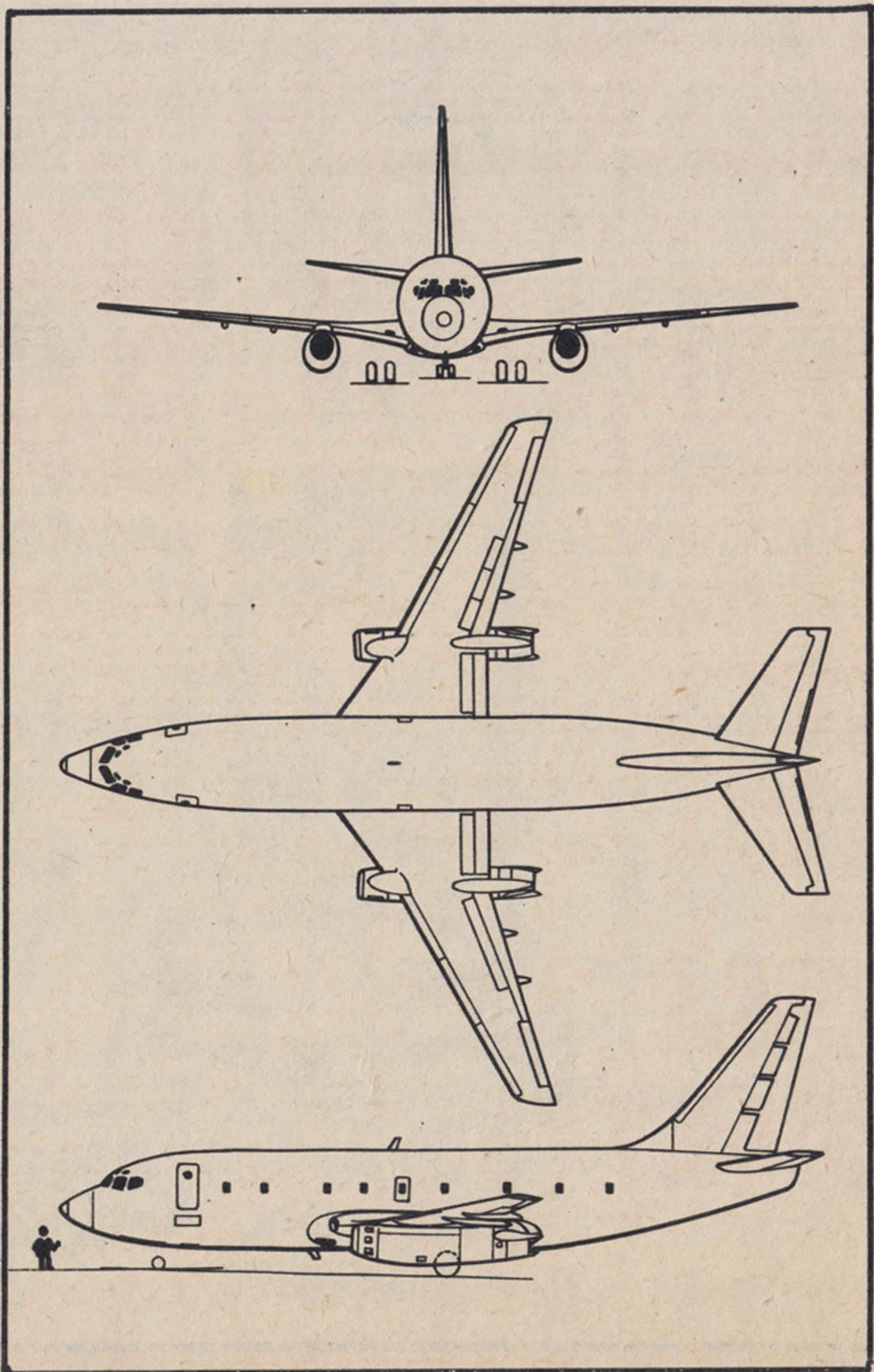
(J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,35 m, długość — 30,48 m, wysokość — 11,28 m, pow. nośna — 91,0 m² wydłużenie — 8,83, wymiary kabiny — 20,9 x 3,5 x 2,2 m, pojemność — 131,3 m³.

Masy: Masa własna — 28 350 kg, masa całkowita (startowa) — 52 390 kg, masa (max.) do lądowania — 46 720 kg, masa (max.) bez paliwa — 39 090 kg, obciążenie pow. — 575 kg/m², obciążenie ciągu — 3,72 kg/kG.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna (6 000 m) — 1 010 km/h, prędkość max. (7 000 m) — 940 km/h, prędkość przelotowa (7 000 m) — 927 km/h, prędkość ekonomiczna (10 700 m) — M = 0,7, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 180 km/h, wznoszenie — 18,8 m/s, zasięg operacyjny — 4 800 km, czas trwania lotu — 6 h.



GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

5 **Tekst: TOMASZ KOWALSKI**
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Na 20 istniejących w latach 1918—21 eskadr lotnictwa polskiego godła posiadało co najmniej 12. O pozostałych ośmiu eskadrach nie zachowały się materiały fotograficzne i można przypuścić, iż nie posiadały one odrębnych godeł. Ponadto dwie eskadry: 581 eskadra Salmsonów (posiadająca własne godło) oraz 4 Eskadra Warszawska zostały wcielone do Szkoły Obserwatorów, w wyniku czego ich godła stały się przez miesiąc godłami Szkoły Obserwatorów. Po wprowadzeniu odrębnego godła Szkoły Obserwatorów, przy jednoczesnym zużyciu samolotów, w eskadrach 4 i 581 przestały one istnieć i ich godła nie były więcej używane. W tablicy zamieszczono wykaz eskadr posiadających godła w okresie lat 1919—21.

Znane jest także godło przedstawione na rys. 14, stosowane na samolocie Breguet-XIV GR nr 2128. Niestety, nie wiadomo do której z francuskich eskadr należał ten samolot i która z eskadr polskich go używała.

Ponadto w 7 eskadrze, a właściwie od września 1919 r. — w „dywizjonie", istniał podział na dwie mniejsze jednostki eskadry po 6 samolotów. Samoloty pierwszej o nazwie „Kościuszko" miały nosy pomalowane na kolor czerwony, a drugiej („Pułaski") miały na nosach niebieskie paski. Jest to także niewątpliwie ciekawy element znakowania samolotów w jednostce mniejszej niż eskadra, który był stosowany w lotnictwie polskim.

Na rys. 16 przedstawiono godło osobiste A. Haber-Włyńskiego, które stało się później faktycznym godłem 15 eskadry myśliwskiej. (cdn)

ESKADRY POSIADAJĄCE GODŁA W LATACH 1918—21

Eskadra	Numer rysunku	Twórca godła	Okres stosowania godła w lotnictwie polskim	Uwagi
1	1		1919—1920	z 582 Franc.
3	2	Florianowicz	1919—1921	
4*	3		1919	66 Franc.
4**	4	por. W. Szandorowski	1920—1924	
7	5	ppor. Elliot Chess	1919—1946	
8	6		1919—1939	
10	7		1919—1921	
12***	8		1919—1921	
13	9		1919—1921	była 1 Wlkp.
16	10	kpt. F. Rudnicki	1919—1939	była 2 Wlkp.
19	11	por. A. Mroczkowski	1919—1920	
21	12	por. L. Rayski	1920	
581	13		1919—1920	

* Eskadra „Warszawska" wcielona w 1920 r. do Szkoły Obserwatorów w Toruniu.
** Eskadra „Toruńska", która w sierpniu 1920 r. otrzymała numer 4.
*** 12 Eskadra (była 1 Wielkopolska) miała także prawo noszenia dodatkowego godła, nadanego przez Naczelnego Wodza w 1919 r. Godło to jest przedstawione na rys. 15, i w okresie 1920—21 przyjęło się jako jedyne godło eskadry.





Wśród satelitów-gigantów pierwsze miejsce zajmuje radziecki siedemnastotonowy „Proton-4". Ale i inne obiekty kosmiczne ZSRR, jak na przykład satelity z serii „Prognoz", nie należą do miniaturowych. 22 grudnia ubiegłego roku na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę „Prognoz-4". Satelita ten, przeznaczony do badania promieniowania słonecznego, kontynuuje serię badań rozpoczętą w kwietniu 1972 r., kiedy to umieszczono w przestrzeni kosmicznej pierwszego satelitę tego typu. Masa „Protona-4" wynosi 905 kg. A oto dane charakterystyczne orbity: apogeum — 199 000 km, perigeum — 634 km, czas obiegu Ziemi — 95 godz. 40 min.

W tym samym dniu co wielki „Prognoz-4", z terenu ZSRR wyniesiony został drugi nowy zupełnie sztuczny satelita Ziemi, noszący wdzięczne imię „Raduga", co po polsku oznacza tęczę. Satelita przeznaczony jest dla potrzeb dalekosiężnej łączności. Będzie on przekazywał audycje radiowe i obrazy telewizyjne (czarno-białe i barwne), zapewni łączność telegraficzną i telefoniczną dla krajowej sieci systemu „Orbita". Nowy satelita należy do typu geostacjonarnych obiektów kosmicznych. Apogeum prawie kołowej orbity wynosi 35 800 km. Czas obiegu wokół Ziemi wynosi 23 godz. 54 min., co wskazuje, że satelita obiega naszą planetę wraz z jej ruchem, utrzymując się nad określonym punktem geograficznym. Satelita oprócz aparatury radiowej dźwiga dodatkowo wyposażenie złożone między innymi z systemu zapewniającego dokładną orientację w stosunku do powierzchni Ziemi, systemu energetycznego złożonego z baterii słonecznych automatycznie skierowanych w stronę Słońca oraz systemu umożliwiającego dokładne pomiary orbity i manewrowanie w celu zachowania niezbędnych współrzędnych orbity. Nowy radziecki satelita geostacjonarny nosi międzynarodowe oznaczenie „Stacjonar-1".

25 grudnia ub. r. na orbitę okołoziemską wprowadzono nowego satelitę meteorologicznego radzieckiego „Meteora", zaś 27 grudnia z terenu ZSRR wystartowała rakieta nośna z „Mołnią-3" na pokładzie. Satelita ten przeznaczony jest dla potrzeb łączności i współpracuje z systemem „Orbita" na terenie Kraju Rad. I jeszcze jedna informacja związana z radziecką techniką kosmiczną. W moskiewskim Instytucie Geodezji i Kartografii zakończone zostały prace nad rozszyfrowaniem zdjęć dostarczonych przez próbniki wenusjańskie. Tym samym zapoczątkowano niejako kompletowanie atlasu topograficznego planety Wenus.

Amerykański próbnik międzyplanetarny „Pionier-11" zmienił nieco kurs na rozkaz z Ziemi, co umożliwi mu we wrześniu 1979 r. (za 3 lata!) przelecieć między tzw. pierścieniami Saturna. Próbnik obejrzy sobie po drodze satelitę Saturna, wielkiego Tytana, dotąd nie zbadanego, a mającego zdaniem wielu uczonych atmosferę i być może jakieś ślady życia biologicznego.

Uczeni hinduscy przygotowują, jak podała prasa francuska, wyposażenie próbnika międzyplanetarnego, który zbudowany w Indiach zostałby wyniesiony w przestrzeń kosmiczną przy pomocy radzieckiej rakiety. Z USA donoszą o przygotowaniach do startu pierwszego z trzech satelitów łącznościowych, przeznaczonych wyłącznie do obsługi krajowej. Satelita będący własnością RCA wprowadzony ma być na orbitę okołoziemską przy pomocy nowej rakiety typu „Thor-Delta-3914". 20 listopada ub. r. po raz pierwszy w USA przekazano przy pomocy satelity „Intelsat-IV" pełne wydanie gazety „Wall Street Journal". Stronice gazety wykonane w Massachusetts zostały przekazane za pośrednictwem sygnałów elektromagnetycznych na pokład satelity, a stamtąd odebrane zostały na Florydzie, gdzie mógł nastąpić druk. Dzięki tej metodzie przyśpieszono druk bez potrzeby antydatowania wydawnictwa.

P.E.

TRANSPORT

■ **26 grudnia r. ub.** o godzinie 8.30 z moskiewskiego lotniska Domodiedowo wystartował do pierwszego lotu eksploatacyjnego radziecki samolot naddźwiękowy Tu—144. Podczas pierwszego lotu na pokładzie znajdowała się poczta i ładunki towarów. Po 119 minutach lotu o godzinie 10.29 samolot wylądował w stolicy KazachstanuAłma-Acie. Trasa lotu wynosiła ponad 3 tysiące km. Tu—144 pokonał ją lecąc na wysokości 16—18 km z prędkością 2 200 km/h. Prędkość naddźwiękową samolot osiągnął w 19 minut po starcie. W 37 minucie lotu prędkość przekroczyła 2000 km/h. Jak poinformował przedstawicieli prasy konstruktor samolotu Aleksiej Tupolew, odpowiednik łącznej mocy silników odrzutowych Tu — 144 wynosi pół miliona KM. Do startu i lądowania nie są konieczne specjalne drogi startowe, wystarczają identyczne jak dla dawnego Tu—104. W przyszłości Tu—144 będzie zabierał na pokład 140 pasażerów.

■ **Po raz pierwszy** w roku 1975 samoloty i śmigłowce rolnicze NRD rozpyliły nad powierzchnią trzech milionów ha środki chemiczne. Dokonano tego przy użyciu 160 samolotów i śmigłowców, działających w wydzielonym przedsiębiorstwie



„Interflugu". Pierwsze próby nawożenia z powietrza przeprowadzono w NRD w roku 1969, pokrywając obszar 1 mln ha. (l)

■ **NRD zawarła** umowy o komunikacji lotniczej z Danią i Portugalią. Umowa z Portugalią jest już 34 międzypaństwowym porozumieniem lotniczym NRD.

■ **Zawarta ostatnio** umowa o komunikacji lotniczej między Chińską Republiką Ludową a Republiką Federalną Niemiec przewiduje nie tylko uruchomienie regularnych lotów między tymi krajami, lecz także zapewnia prawa tranzytowe: dla niemieckiej „Lufthansy" z Pekinu na wschód, a stronie chińskiej przez Frankfurt nad Menem do Ameryki Północnej. Jest to pierwsza koncesja chińska na rzecz krajów zachodnich .

■ **W związku** z protestami towarzystw zagranicznych, władze lotnicze australijskiego postanowiły zamierzoną, nową podwyżkę opłat portowych (o 80%) obciążyć wyłącznie towarzystwa przewozów krajowych.

■ **Spadek tempa** wzrostu przewozów lotniczych wpływa na poważne zmniejszenie zamówień nowego taboru. Największe towarzystwo amerykańskie, „United Airlines", eksploatujące obecnie 382 samoloty po raz pierwszy od 1945 roku nie przewiduje w ciągu najbliższych trzech lat zakupu nowych samolotów. (o)

PRZEMYSŁ

■ **„Lufthansa" (RFN)** opracowała postulaty pod adresem przemysłu lotniczego w zakresie wymagań stawianych samolotom pasażerskim na lata osiemdziesiąte. Wymagania te zawierają m. in.:

— zgodność konstrukcji z wymaganiami rynku przewozowego szczególnie w zakresie udźwigu handlowego i zasięgu;

— trafność konstrukcji z punktu widzenia technologii;

— doskonałość pod względem obsługi jak i oprzyrządowania pomocniczego;

— zaufanie do wytwórcy.

■ **Szwedzkie zakłady Saab-Scandia** pracują nad projektem lekkiego samolotu transportowego. Przewiduje się dla niego napęd w postaci czterech nowoczesnych silników tłokowych o mocy 320 KM każdy. Masa maksymalna do startu wynosić będzie 5 670 kg, udźwig handlowy 2 000 kg lub 15 pasażerów z bagażem. Samolot posiadający prędkość podróżną 325 km/h będzie mógł korzystać z lotnisk o długości drogi startowej 600—700 m. Zastosowanie jako źródła napędu przestarzałych, zdawać by się mogło, silników tłokowych podyktowane zostało mniejszą ich wrażliwością na wysokie temperatury. Ułatwić to ma sprzedaż samolotu do krajów strefy podzwrotnikowej.

■ **Znana wytwórnia** samochodów i motocykli BMW (RFN) zamierza podjąć produkcję małych silników lotniczych. Mają to być silniki tłokowe dla samolotów sportowych i motoszybowców, budowane w oparciu o elementy silników motocyklowych. Początkowo przewiduje się budowę dwóch typów silników: dwucylindrowy o mocy 85 KM i sześciocylindrowy w układzie gwiazdy o mocy 150 KM.

■ **W Stanach Zjednoczonych** prowadzone są prace studialne nad budową wielkiej łodzi latającej o masie w locie ok. 1000 ton. Jako źródło napędu przewiduje się zastosowanie dziesięciu do dwunastu silników odrzutowych, używanych w samolotach Boeing—747. Dla skrócenia startu wykorzystywany będzie efekt poduszki powietrznej.

■ **Koła** fachowe przemysłu lotniczego Kanady pokładają wielkie nadzieje w samolocie pasażerskim krótkiego startu DASH—7. DASH—7 zużywa na trasach o długości 300 km o ok. 40% mniej paliwa niż dwusilnikowe samoloty o napędzie odrzutowym, charakteryzuje się bardzo małym hałasem i zabierać może do 50 pasażerów. Obecnie prowadzone są próby w locie tego ciekawego samolotu.

■ **Lockheed** zamierza wypłacić odszkodowania w wysokości ok. 1,2 mln dolarów rodzinom 28 pilotów RFN, którzy zginęli w katastrofach samolotów „Starfighter". Ogółem w katastrofach „Starfighterów" zginęło 85 pilotów. Luftwaffe straciło łącznie 178 maszyn tego typu.

■ **Firma** Willock dostarcza wielkie samochody-cysterny przystosowane do obsługi największych obecnie eksploatowanych samolotów. Zbiornik samochodu ma pojemność 75 000 l. Pompy posiadają zdolność tankowania samolotu z prędkością 2730 l/min.

■ **W Związku Radzieckim** rozpoczął próby w locie nowy typ samolotu akrobacyjnego Jak—50. Samolot ten zastąpić ma dotychczas używane wersje akrobacyjne samolotów Jak—18 P. (Ż)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

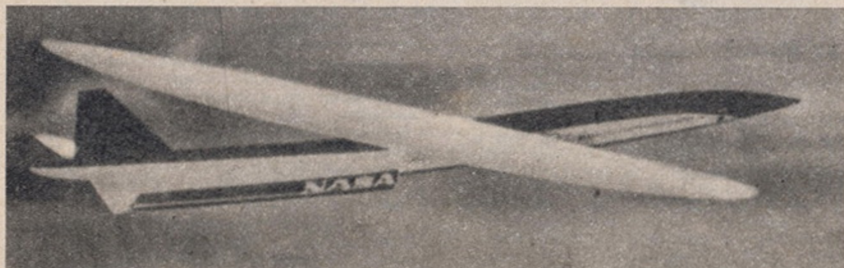
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

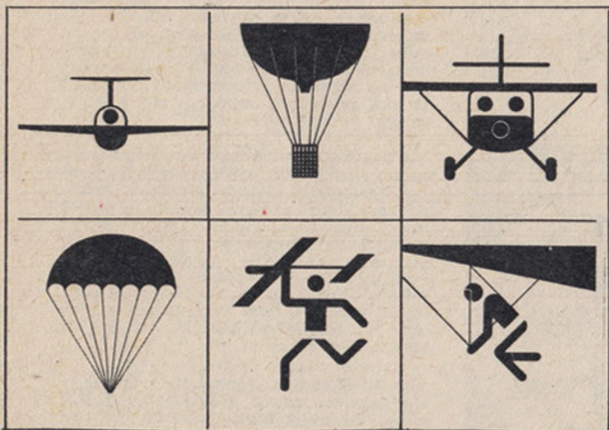
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji. JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 9.I.1976 r. Zam. 10.
INDEKS 37606 J-4



NIESYMETRYCZNY SAMOLOT

Zakłady Lockheed opracowują dla NASA samolot niesymetryczny o zmiennej geometrii. Płat zamocowany obrotowo w środku rozpiętości może ustawiać się wzdłuż kadłuba, zmieniając skos. Wyniki wstępnych badań komputerowych były zachęcające.

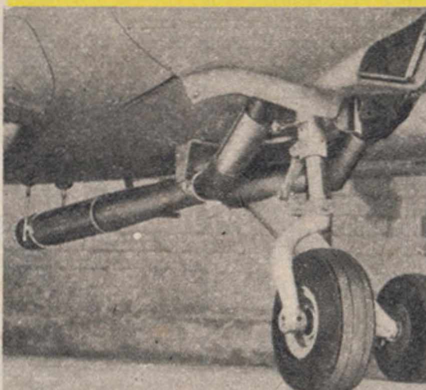
PIKTOGRAMY AEROKLUBOWE



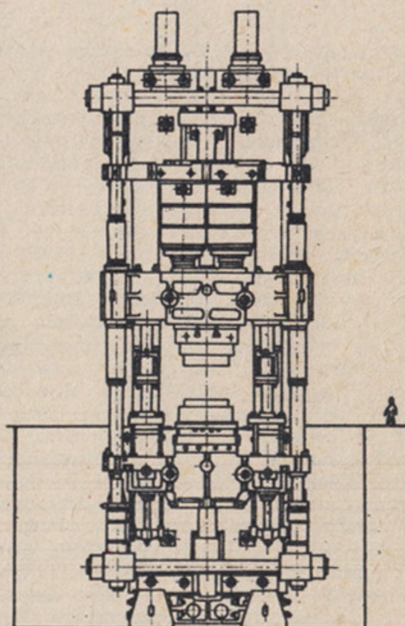
Wzorem sportów olimpijskich i innych, również sport lotniczy doczekał się swoich piktogramów. Oto piktogramy (symbole ułatwiające orientację wizualną bez potrzeby stosowania napisów) Aeroklubu RFN. Od lewej: Szybownictwo ● Sport balonowy ● Sport samolotowy ● Spadochroniarstwo ● Modelarstwo ● Lotnie.

WALKA Z HAŁASEM

Walka z hałasem lotniczym nie omija również samolotów sportowych. Oto tłumik szczególnie uciążliwych wysokich częstotliwości akustycznych, opracowany w Szwajcarii. Obniża on poziom głośności silnika o ok. 4 dB i ma masę 6,7 kg. Nie zmniejsza mocy silnika.



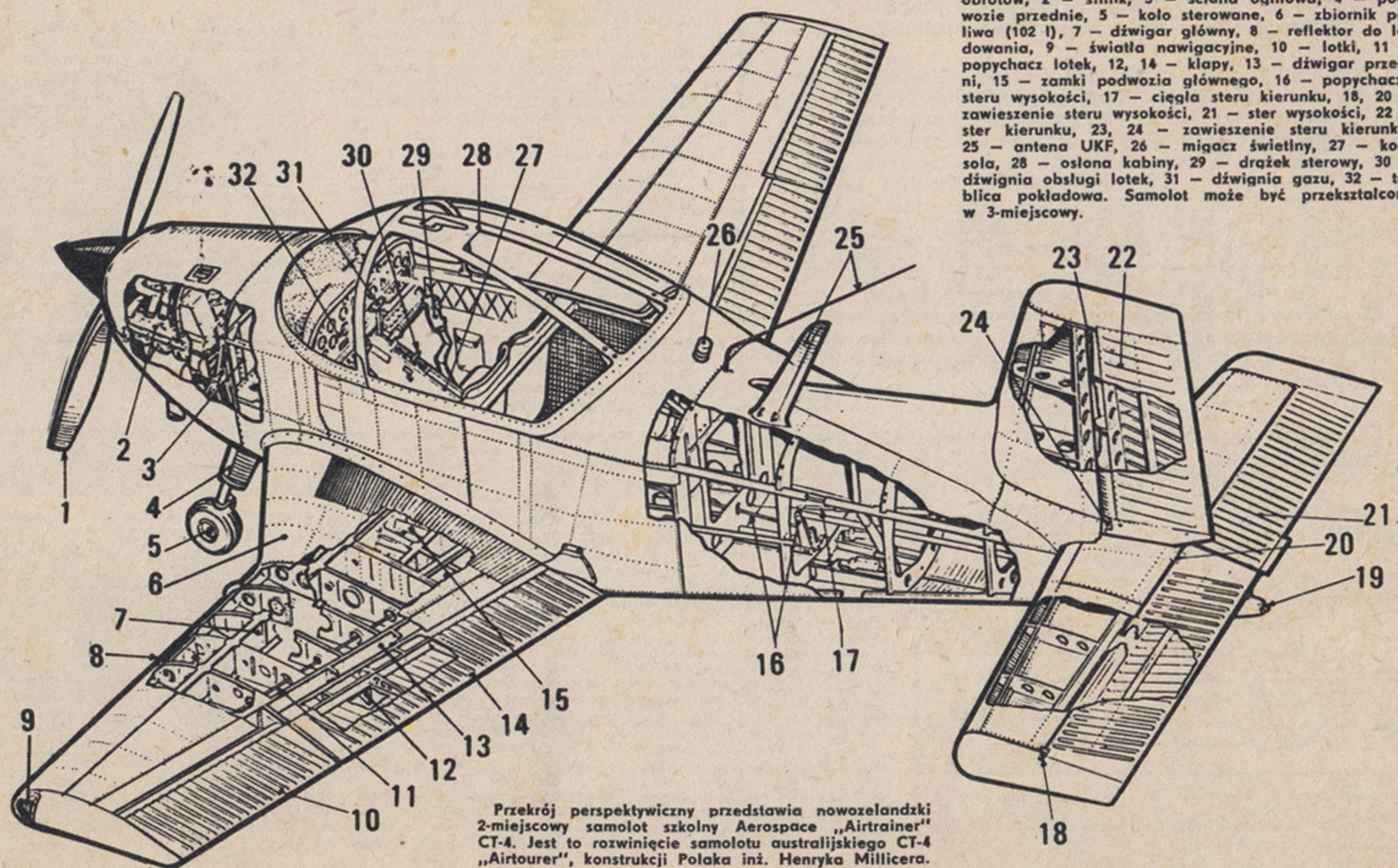
PRASA – GIGANT



Francuski przemysł lotniczy zakupił w ZSRR wielką prasę NKMZ o nacisku 65 000 ton i wymiarach płyty roboczej – 3,5 x 6 m. Wysokość prasy – 36 m, masa własna – 13 000 ton. Prasa rozpocznie pracę w zakładach w Issoire w końcu br. Ma służyć do produkcji elementów samolotów i silników z tytanu, stopów lekkich i stali specjalnych, a także elementów dla przemysłu atomowego. Największe prasy pracują obecnie w ZSRR (75 000 ton nacisku), w USA (45 000 ton), RFN (30 000 ton), Francji (20 000 ton), W. Brytanii (12 000 ton).

Na rysunku: Prasa 65 000-tonowa w porównaniu z sylwetką człowieka.

SAMOLOT SZKOLNY



Przekrój perspektywiczny przedstawia nowozelandzki 2-miejscowy samolot szkolny Aerospace „Airtrainer" CT-4. Jest to rozwinięcie samolotu australijskiego CT-4 „Airtourer", konstrukcji Polaka inż. Henryka Millicera.

Konstrukcja metalowa. Profil płata – NACA 23012 i 4412 (modyfikowane). Rozpiętość – 7,92 m, długość – 7,06 m, wysokość – 2,59 m, pow. nośna – 12 m^2. Masa własna – 675 kg, masa całkowita – 1 088 kg. Silnik – Continental IO-360H o mocy 210 KM. Prędkość max. (0 m) – 286 km/h, prędkość przelotowa (3 050 m) – 262 km/h, prędkość min. z klapami – 82 km/h, wznoszenie – 7 m/s, pułap – 5 460 m, zasięg – 1 270 do 1 525 km. Podwozie stałe 3-kołowe.

Oznaczenia na rysunku: 1 – śmigło o stałej liczbie obrotów, 2 – silnik, 3 – ściana ogniowa, 4 – podwozie przednie, 5 – koło sterowane, 6 – zbiornik paliwa (102 l), 7 – dźwigar główny, 8 – reflektor do lądowania, 9 – światła nawigacyjne, 10 – lotki, 11 – popychacz lotek, 12, 14 – klapy, 13 – dźwigar przedni, 15 – zamki podwozia głównego, 16 – popychacze steru wysokości, 17 – cięgła steru kierunku, 18, 20 – zawieszenie steru wysokości, 21 – ster wysokości, 22 – ster kierunku, 23, 24 – zawieszenie steru kierunku, 25 – antena UKF, 26 – migacz świetlny, 27 – konsola, 28 – osłona kabiny, 29 – drążek sterowy, 30 – dźwignia obsługi lotek, 31 – dźwignia gazu, 32 – tablica pokładowa. Samolot może być przekształcony w 3-miejscowy.

Zdjęcia i rysunki: „Aviation Magazine", „Air Cosmos", „Aerokurier".